Hartmann, Eugen

Entwicklungs-Geschichte der Posten von den ältesten Zeiten bis zur Gegenwart, mit besonderer Beziehung auf Deutschland

Leipzig 1868

ENTWICKLUNGS-GESCHICHTE

DER

POSTEN

VON DEN

ÄLTESTEN ZEITEN BIS ZUR GEGENWART,

MIT BESONDERER BEZIEHUNG

AUF

DEUTSCHLAND.

VON

EUGEN HARTMANN,

OFFICIAL BEI DER GENERAL-DIRECTION DER K. B. VERKEHRS-ANSTALTEN.

LEIPZIG.

VERLAG VON FRANZ WAGNER.

1868.

Auszüge
aus verschiedenen Recensionen des Hartmann'schen Orts- und Postlexicons.

Allgemeine Zeitung. Beilage zu Nr. 105, 14. April 1864.

. . . . Keines der bisher veröffentlichten Ortslexicons Bayerns kann sich mit dem Hartmann'schen an Vollständigkeit messen. Wir haben dieß schon bei dem ersten Theil (Schwaben) gerühmt und müssen es auch an dem Orts- und Postlexicon für Oberbayern anerkennen; Sinsels Lexicon von Oberbayern enthält z. B. nur 12,807 Namen, die amtlich-statistischen Hefte sagen, es beständen in Oberbayern 13,544 Wohnplätze, Hartmann führt aber circa 15,300 Ortsnamen auf. Bei einer solchen Vollzähligkeit bedarf das Hartmann'sche Lexicon keiner weitern Empfehlung zc. zc.

Bayerische Zeitung (Neue Münchner) v. 8. Mai 1864, Nr. 128.

Das jüngst erschienene Orts- und Postlexicon von Hartmann bildet den II. Theil eines Postlexicons von ganz Bayern, dessen Herausgabe H. beabsichtigt, und wovon im vorigen Jahre der Theil „Schwaben und Neuburg" ausgegeben wurde. Die Hartmann'schen Kreislexicons sind weitaus die vollständigsten Ortsverzeichnisse, welche wir jetzt besitzen; jede Einöde, jedes Schloß findet sich verzeichnet zc. zc. und ist somit alles enthalten, was das correspondirende Publicum und die Postbehörden von einem solchen Lexicon verlangen können.

Literaturblatt z. bayer. Kurier Nr. 7. u. 8. München, Mai und Juni 1864.

. . . . Wir freuen uns daher, nicht allein weil wir berichten können, daß nunmehr ein neues Postlexicon erscheint, sondern auch, weil es zugleich das vollständigste Ortsverzeichniß wird, das wir bisher in Bayern hatten uud wie ein ähnliches kaum ein anderer Staat aufweisen kann zc. zc. —

Entwicklungs-Geschichte

der

Posten

von den

ältesten Zeiten bis zur Gegenwart,

mit besonderer Beziehung auf

Deutschland.

Von

Eugen Hartmann,

Official bei der General=Direction der kgl. bayer. Verkehrs=Anstalten.

Leipzig.

Verlag von Franz Wagner.

1868.

Druck von Josef Deschler in München.

Vorwort.

Die Geschichte der Posten, mit deren Studium ich mich seit Jahren beschäftigt habe, führte mich zu der Ueberzeugung, daß der Mangel einer wissenschaftlichen Darstellung derselben, welche vom Ursprung ausgehend die Fäden bis zur Gegenwart fortzuführen hätte, noch eine fühlbare Lücke auf dem Gebiete unserer Literatur bilde. Gleichwohl bin ich weit entfernt, mit diesem Ausspruche die Verdienste der bisherigen Leistungen mißkennen zu wollen. Zahlreiche Aufsätze und Abhandlungen beschäftigen sich mit dem Postwesen, selbst in Werken anderer wissenschaftlicher Fächer, die wie die volkswirthschaftlichen bei Behandlung der Finanz- oder Polizeiwissenschaft, die staatsrechtlichen bei Besprechung der Hoheitsrechte und Regalien auch diesen Gegenstand in ihren Bereich gezogen haben. Wir besitzen außerdem größere und kleinere Werke, welche das Postwesen selbstständig behandeln, wie diejenigen von Klüber, Pütter, Stängel, Hudemann und andere, insbesondere die geistreiche Schrift von Flegler, und endlich Postgeschichten einzelner Länder und Staaten, unter denen vor Allem das Buch von Stephan über die preußische Post als eines der ausgezeichneteren hervorgehoben werden muß. Alle die genannten Männer haben bald diese, bald jene Seite des Postwesens ins Auge gefaßt, und mit größerem oder geringerem Glücke aufgehellt; aber überall vermißte ich eine von den ersten Anfängen bis auf die neuesten Zeiten herabgeführte und mit der allgemeinen Kulturgeschichte in Verbindung gebrachte Geschichte des Postwesens und seiner stufenmäßigen Entwicklung. Selbst in den

umfangreichen Werken von Matthias und Beust konnte, schon nach ihrer ganzen Anlage und Eintheilung, dieses Bedürfniß nicht befriedigt werden.

Indem ich unter diesen Umständen gewagt habe, eine allgemeine, möglichst lückenlose Geschichte der Posten zu verfassen, kann ich um so bereitwilliger anerkennen, was ich den einzelnen Arbeiten meiner Vorgänger zu verdanken habe, da die mir gestellte Aufgabe an sich immer noch eine höchst schwierige bleibt. Auch hätte ich dieselbe neben meinen amtlichen Geschäften kaum durchzuführen vermocht, wenn nicht die kgl. Hof- und Staatsbibliothek durch die Liberalität, mit der sie mir ihre reichen Schätze zur Verfügung stellte, mein Unternehmen wesentlich gefördert hätte. Nur so wurde es mir möglich, allmälig das Material zu sammeln, Quellen auszuforschen, und emsig Stein für Stein zusammenzutragen.

Das Buch, welches ich somit der Oeffentlichkeit übergebe, obschon auf gelehrten Forschungen beruhend, ist gleichwohl nicht für Gelehrte bestimmt, sondern den Gebildeten aller Stände gewidmet. Es sollte vor Allem die praktischen Gesichtspunkte in der Geschichte der Posten hervorheben, und diese letzteren zu einem Bilde menschlicher Thätigkeit und Kultur gestalten. Ich weiß sehr wohl, daß ein vollendetes Werk in diesem Sinne erst dann möglich geworden sein wird, wenn einmal über alle einzelne Länder gründliche Vorstudien gemacht und veröffentlicht sind; aber ich hege die Hoffnung, daß mein Buch gerade diesen Zweck fördern, daß es Ergänzungen und Vervollständigungen hervorrufen und auch Andere ermuntern werde, auf der betretenen Bahn weiter vorzugehen.

München, im Oktober 1867.

Der Verfasser:

Hartmann.

Inhalt.

Einleitung.

Unter allen öffentlichen Einrichtungen gibt es wohl keine, die von der Gesammtheit der Gesellschaft so allgemein in Anspruch genommen wird, wie die „Post“; kein anderes öffentliches Institut hängt inniger mit dem Interesse des Staates und des Volkes zusammen, wie die Post, und nicht ein Zweig des öffentlichen Lebens hat in den letzten Jahren so unermeßliche, vor Jahrzehnten noch nicht geahnte Fortschritte in seiner Entwicklung gemacht, wie das Postwesen, dieses älteste Glied in der Kette der heutigen Verkehrsanstalten. —

Wenn wir die ungeheueren Erfolge betrachten, welche durch die geräuschlose Thätigkeit dieser Anstalt herbeigeführt worden sind, wenn wir bedenken, wie sie durch das Ineinandergreifen ihrer Riesenmaschine das geschriebene und gedruckte Wort von einem Ende der Welt zum andern trägt, wie sie die größten Entfernungen aufhebt, wie sie für Handel und Verkehr, für Kunst und Wissenschaft, für das politische und sociale Leben der gleich emsige, nimmer ruhende Bote geworden ist, dann lohnt es sich gewiß der Mühe, die geschichtliche Entwicklung dieser Anstalt näher zu betrachten.

Eine solche Betrachtung gewährt uns nicht nur lehrreiche Blicke in die Vergangenheit, wirft nebenbei Streiflichter auf die Kultur vergangener Staaten und Völker, sondern eröffnet uns auch eine Perspective in die Zukunft; denn die Wechselwirkung zwischen der Postanstalt und dem Kulturverhältniß aller civilisirten Nationen ist so vielfach und unzertrennlich, daß man nicht mit Unrecht die jeweilige Entwicklung des Postwesens bei einem Volke oder in einem Staate auch als Maßstab für seine politischen und socialen Verhältnisse gelten zu lassen geneigt ist.

Und in der That, seitdem die Eisenbahnen und Telegraphen die Post so schwesterlich unterstützen, und die Post befähigt ist, zu einer Weltanstalt heranzuwachsen, wird sich Jedermann unwillkürlich fragen, welche erstaunliche Folgen noch weiter für Handel und Verkehr, für die geistigen und materiellen Fortschritte der Menschheit sich daran knüpfen, wenn dieses Institut wirklich zu einem Weltinstitut sich erhoben hat. — Die noch möglichen Grade künftiger Entwicklung können wir aber nur dann einigermaßen beurtheilen, wenn wir den bisherigen Entwicklungsgang der Posten beobachtet haben; — und das lebendige Bild, welches uns die Entwicklungsgeschichte der Posten von dem Unterschiede gibt, welcher zwischen dem menschlichen Zusammenleben unserer Zeit und dem unserer nächsten Ahnen, geschweige dem unserer entfernteren Väter liegt, — eröffnet uns auch die Fernsicht in jene Zeit, in welcher eine „Weltpostanstalt" alle Culturvölker durch ein gemeinsames Band gleicher Interessen umschlingen wird. —

Indem ich die zahlreichen Sentenzen und Lobreden, mit denen Schriftsteller jeden Ranges das Postwesen verherrlichen, übergehe, will ich auch der Apathie Jener nicht gedenken, die

in der Aufgabe und dem Zwecke der Postanstalt nichts Anderes zu sehen vermögen, als die Einförmigkeit des täglich sich wiederholenden Dienstes; ich sage vielmehr mit Stängel:

„Ist die Post eine Anstalt, welche in die socialen Verhältnisse tief eingreift, — werden durch dieselbe Staatsverwaltung, Industrie, Handel und Civilisation wesentlich gefördert, — ward die Bedeutsamkeit der Postanstalt seit ihrer Erfindung fort und fort erkannt, — ward sie schon mit ihrem Beginne als ein wichtiges polizeiliches Institut aufgefaßt und in dieser Eigenschaft zum Regal erhoben, — so ergibt sich aus der Natur dieses Instituts von selbst, daß auch die Wissenschaft mit demselben sich beschäftigte.“

Aus demselben Grunde wird es sich rechtfertigen, wenn diese Materie trotz der mannigfachen Bearbeitungen, die es bisher fand, immer noch eine Feder findet, die es versucht, ihre geschichtliche Entwicklung nunmehr auch systematisch darzustellen. —

Werfen wir nemlich einen flüchtigen Blick über die ganze Entwicklungsgeschichte der Posten, so finden wir, daß sie von den ältesten Zeiten bis zur Gegenwart gleich einem Faden eingewebt ist in die große Culturgeschichte der menschlichen Gesellschaft, und da die Postanstalten oder was immer für Verkehrsanstalten sonst an deren Stelle waren, als ein nothwendiges Produkt des menschlichen Verkehrs im Kleinen wie im Großen sich darstellen, so ist es natürlich, daß ihre Entwicklungsphasen genau in den Rahmen der Weltgeschichte sich einfügen.

Demgemäß zerfällt auch die Geschichte der Posten in jene drei großen Perioden, welche die allgemeine Geschichte mit dem

„Alterthum", dem „Mittelalter" und der „neueren Zeit" bezeichnet, und in jedem dieser Zeitabschnitte characterisirt sich auch die Entwicklungsgeschichte der Posten genau nach dem Typus der jeweiligen Culturentwicklung der Staaten und Völker. —

In der antiken Zeit waren die Posten fiscalische Anstalten; auf dem Zwangswege durch die Centralisation des absoluten Staates und ausschließlich zu dessen Zwecken unterhalten. Im geraden Gegentheile fiel das Postwesen des Mittelalters aus dem Kreise der Staatsverwaltung ganz hinaus und den einzelnen Lebenskreisen je nach ihren Kräften urd Bedürfnissen anheim, also dem Fürsten mit seinem Hof und den Corporationen, deren Veranstaltungen die Allgemeinheit je nach dem Maße des Bedarfes mitbenützte.

In der neueren Zeit kamen die Posten vorübergehend wieder an die Fiscalität des absoluten Staates. Heute aber ist schon der ganze Verkehr von ihren Banden emanzipirt; **er** dictirt dem Staate seine Gesetze, nicht umgekehrt; die Societät behält ihr Recht und es läßt sich zur Stunde nicht voraussagen, wie weit sie ihren Verkehr noch von den engeren Grenzen des Staates befreien wird, um die betreffenden Staatsanstalten zu Weltanstalten zu erheben!

Wenn oben behauptet ist, daß die Postanstalten als ein nothwendiges Product des menschlichen Verkehrs sich darstellen, so ist es wohl natürlich, daß dieses Product ganz und gar auch nach dem Maßstab dieses Verkehrs, d. h. nach dem Grade der Gesittung der Verkehrenden zu messen ist, und wenn ich daher von den „Posten" der ältesten Zeiten, von jenen des Mittelalters und der modernen Zeit spreche, so bleibt selbstverständ=

lich nicht blos der Character dieser Anstalten,[1]) sondern auch die Form ihrer Ausführung eine verschiedene, wie der Verlauf der Geschichte dies näher zeigen wird, und es ist nur eine Anticipation der an und für sich noch sehr jungen Benennung „Post", wenn ich dieselbe für alle jene Beförderungsweisen, welche im Alterthum und im Mittelalter unsere heutige Post vertraten, gebrauche. Ich thue dies, wiewohl ich weiß, daß einzelne Schriftsteller, namentlich Matthias,[2]) energisch dagegen eifern, daß die alten Curiersendungen der Perser, der cursus publicus der Römer 2c. 2c. keine Posten gewesen seien.

Anderseits werde ich aber auch vorsichtig sein, die antiken Einrichtungen gerade nicht mit den modernsten Ausdrücken zu benennen, denn der Begriff von „Eilwägen", „Postzügen" und „Güterzügen" paßt nicht zu der Ausführung des antiken Postwesens.[3])

Schließlich sei mir die Bemerkung gestattet, daß ich mich nur auf die äußere Entwicklungsgeschichte der Posten beschränke.

---

[1]) Definitionen über Begriff und Wesen der Posten sind zu lesen bei:
von Beust, Versuch einer ausführlichen Erklärung des Postregals 2c., Jena 1747. Theil I. Abschn. I. Cap. I. §. 9.
Posselt, wissenschaftliches Magazin für Aufklärung, Kehl 1785. Bd. I. Heft 3.
Klüber, öffentliches Recht des deutschen Bundes und der Bundesstaaten, Frankfurt 1822. pag. 700.
Matthias, über Posten und Postregale, Berlin 1832. Bd. I. pag. 81.
Stängel, das deutsche Postwesen in geschichtlicher und rechtlicher Beziehung, Stuttgart 1844. pag. 299.
Moser, deutsches Staatsrecht, Frankfurt 1752. Theil V. §. 169.
Rau, Grundsätze der Finanzwissenschaft, Leipzig 1855. pag. 268; ebenso bei Runde, Gönner 2c. 2c.

[2]) Matthias, über Posten und Postregale, Berlin 1832.

[3]) Deutsche Vierteljahrsschrift, 1858. pag. 58, 59, 60.

Die Berücksichtigung der inneren Verhältnisse würde mich zu weit geführt haben; es muß dies Aufgabe einer Specialgeschichte bleiben.

Daß ich mich mit der neuen Zeit möglichst kurz faßte, wird mir Niemand zum Vorwurf machen; ich erkannte es vielmehr, namentlich bezüglich einzelner Perioden der Taxis'schen Posten, als unabweisbare Pflicht, mich möglichster Kürze zu befleißen, was bei der Fülle des oft unerquicklichen Materials nicht gerade immer leicht war; mit desto mehr Eifer suchte ich für das Mittelalter und die antike Zeit Quellen auszuforschen und diesen bisher noch so wenig, fast gar nicht bebauten Boden der Geschichte urbar zu machen. — Möge der Fleiß eines Andern weiter forschen und weiter fortbauen, — was ich gefunden und hier niedergelegt habe, wird ihm gewiß manchen Fingerzeig an die Hand geben! —

I. Theil.

Das Alterthum.

Vom Ursprung der Posten bis zum Untergang der römischen Posten.

Abschnitt I.

Ursprung der Posten.

Cap. I.

Schriftsprache und Briefsenden.

Wenn man Aufgabe und Zweck der Posten bis zurück in seine rohesten Anfänge verfolgt, so ergibt sich, daß der Ursprung derselben tief in die Entstehung der Staaten eingeflochten ist.

Die ersten Ideen zu einer wenn auch noch so unscheinbaren, beschränkten und unvollkommenen Posteinrichtung liegen in dem Bedürfniß nach gegenseitigem Verkehr der Menschen begründet; dieses Bedürfniß an und für sich beginnt aber mit

dem Zusammenleben der Menschen überhaupt, mit dem ersten Schritte zur Cultur.

Das Bedürfniß, Mittheilungen und Nachrichten von einem dritten Ort, den man selbst nicht mit persönlicher Thätigkeit beherrschen kann, zu erhalten, liegt schon in der Entwicklung der menschlichen Gesellschaft. Je weiter dieselbe sich bei ihrem Entstehen ausdehnte, und je vielseitigere Beziehungen dadurch entstanden, desto nothwendiger mußte das Mittel gefunden werden, welches die Hindernisse der Entfernung aufhob. Rauch- und Feuersignale waren gewiß und blieben immer die ersten Mittel, welche dem rohesten Bedürfnisse sich von selbst boten; aber diese konnten unmöglich mehr genügen, sobald sie entgegengesetzten Interessen zu dienen hatten! Das Anschwellen der einzelnen Gesellschaftsgruppen forderte andere Mittel, die Vorsicht, die sich widerstrebenden, feindlichen Gesellschaftselemente bedurften solcher, die nicht Jedem verständlich waren, die nicht Jeder sehen oder hören konnte. — Diese Mittel fanden sich eben so leicht und selbstverständlich, als sich tausend andere zur Fortbildung der Gesellschaft gefunden haben. War letztere erst über verschiedene Territorien verzweigt, waren einmal die ersten Umrisse gesellschaftlicher Organisation gebildet, so bildeten sich alle diese vorher vereinzelnten Mittel allmählig zu förmlichen Anstalten, denen die erste Aufgabe unserer heutigen Posten zukam. Auf diese Weise läßt es sich wohl rechtfertigen, wenn Posselt von einem philosophischen Ursprung der Posten spricht, so paradox es klingen mag.[1])

---

[1]) Posselt, wissenschaftliches Magazin für Aufklärung, Kehl 1785. Bd. I. Heft 3.

Die ersten Anstalten in dieser Richtung waren also eine nothwendige Folge der Gesittung und bildeten sich sofort in irgend einer Form, sobald ein Volk aus dem ruhelosen Zustande des Wanderlebens zur dauernden Ansiedlung übergegangen war. —

Ward endlich auch die Ansiedlung häufiger und sogar zur Regel, so war die Theilung der Völker in einzelne Gruppen von selbst gegeben, und jene Anstalten wurden um so nothwendiger zur gegenseitigen Verbindung, als ohne dieselben eine völlige Entfremdung von einander eintreten mußte, welche zunächst auch das innere Band der Völker aufgelöst hätte. Allmählig mußten diese zur gegenseitigen Verbindung errichteten Anstalten in ebem dem Maße zu öffentlichen Anstalten des Gemeinwesens heranwachsen, als die Begriffe der Verwaltung an Strenge und Schärfe zunahmen, einheitliche Mittelpunkte sich zu bilden anfingen und zugleich mit mannigfachen gesellschaftlichen Bedürfnissen der Gedanke eines leitenden Staates hervortrat. [1])

Ist nun hieraus schon ersichtlich, daß die ersten Begriffe des Postwesens weit bis zu den ältesten Zeiten zurückreichen, so erscheint es noch viel weniger zweifelhaft, daß die erste thatsächliche Existenz von Posteinrichtungen wenigstens bis zu jenen Zeiten zurückgeht, wo die Geschichte das Vorhandensein der Schriftsprache nachweist.

Mit der Schriftsprache entwickelte sich doch gewiß die Veranlassung zum Briefschreiben und Briefsenden und — als letzteres mehr ausgedehnt und in Form und Einrichtung aus-

[1]) Flegler, zur Geschichte der Posten, Nürnberg 1858.

gebildet wurde, da trat auch die Nothwendigkeit heran, verschiedene Versendungsgelegenheiten zu schaffen, aus deren Verzweigung und Ineinandergreifen allmählig wieder förmliche Anstalten erstehen mußten! So sehen wir also in der Schriftsprache gewissermaßen die zweite Wurzel schlagen, an der sich die Lebensthätigkeit des Postinstituts bis zur heutigen Stunde in immer wachsenden Progressionen fortentwickelt hat. —

Es ist hier nicht der Ort, zu untersuchen, seit wann die Schriftsprache bekannt ist und welches Volk sich derselben zuerst bedient hat, wenn überhaupt die Erfindung der Schrift- oder Bilderzeichen nicht eben so gut gleichzeitige und von einander unabhängige Erfindungen verschiedener Völker sind — aber weit über 2000 Jahre v. Chr. soll Semiramis schon einen Brief vom Indierkönig Strabrobates empfangen haben. [1])

Lange Zeit vor Moses (1800 v. Chr.) soll schon das Bast- oder Rindenpapier in Gebrauch gewesen sein; Diodorus spricht (lib. I. Cap. 48) von einer Menge Bücher, welche am Fuß einer Bildsäule des Oberrichters im Grabmal des ägyptischen Königs Osymandyas in Theben (2300 v. Chr.) liegen. Zu den Regierungszeiten des Cyrus (560 v. Chr.) war das Siegeln amtlicher Erlasse und Decrete an die Behörden ꝛc. schon eine ganz gebräuchliche Sache. [2])

[1]) Diodorus, lib. II. Cap. 18.

[2]) Buch Esther, Cap. 1, Vers 19, 20, 22 ꝛc. ꝛc., Cap. 3, Vers 12 und 13, Cap. 8. Vers 8, 9 und 10.

Cap. II.

Die ältesten Völker.

Abgesehen nun aber von der Annahme, daß der Gebrauch der Schriftsprache und das Schreiben auch das Versenden des schriftlich Niedergelegten zur consequenten Folge gehabt haben wird, so ist schon aus dem Grade der hohen Culturstufe, welche die ältesten Völker in den herrlichsten Ruinen uns hinterlassen haben, in ihrer hohen Kenntniß von Kunst, Handel und Gewerbe schon der Beweis gegeben, daß ihnen die Vermittlung des Verkehrs, die Vermittlung ihrer materiellen und geistigen Bedürfnisse, daß ihnen die gegenseitige materielle und geistige Ergänzung mittelst geregelter Beförderungs- und Verkehrsanstalten nicht fehlte.

Oder sollte Indien, ein Land, das 37 Königreiche zählte, von dessen Macht und Glanz noch heute die gefallenen Trümmer herrlicher Tempel und Paläste zeugen, zu jenem Glanz gekommen sein, wenn nicht die feinste Gliederung des staatlichen und gesellschaftlichen Lebens mit allen Mitteln und Hebeln, die zu dessen Erhaltung und Verkettung dienen, bestanden hätte?

Ebenso zeichnete sich China schon 2300 Jahre v. Chr. unter den Kaisern des Regentenstammes der Hiao oder Y-a-o durch eine sehr mächtige und volkreiche Monarchie aus; ebenso erzählt uns die Geschichte von Assyrien und Babylonien schon 2000 Jahre v. Chr. Geburt; die Pracht der Städte Ninive und Babylon, die glänzende Hofhaltung der Königin Semiramis ist bekannt; in Japan fand sich bei der Entdeckung ein gebildetes, verständiges Volk vor mit der Haupt-

stadt Yeddo; seit 600 Jahren v. Chr. sollen dort wohl organisirte Beförderungsanstalten, insbesondere mittelst Curieren, bestanden haben.

In Egypten, dem Lande der Wunder, geben ebenfalls die Ruinen (namentlich Theben) oder die Pyramiden ein glänzendes Zeugniß von der Cultur seiner Bewohner; die Pyramiden in Sakhara und Dahour sollen 7000 Jahre zählen und die zweite Hauptstadt des Landes Memphis ($3^3/_4$ Meilen im Umfange) soll schon 3880 v. Chr. erbaut worden sein. Welches Zeugniß ihrer Kunst und Wissenschaft gibt nicht die 900 Jahre v. Chr. zerstörte Bibliothek von Alexandrien, welche 800,000 Nummern gezählt!

Und solche Völker, solche Staaten sollten ohne geregelten Verkehr, ohne geregelte Verbindung unter einander gelebt haben? es sollte bei ihnen nicht wohl eingerichtete Anstalten gegeben haben, welche je nach der Lage des Landes fast allenthalben absolut nöthig sind, um Handel und Verkehr zu ermöglichen, von der Erhaltung und Durchführung einer geregelten Landesverwaltung gar nicht zu reden!

Allerdings müssen sie bestanden haben, wenn auch die Geschichte von solchen Einrichtungen uns nichts überliefert; — ist uns ja auch die Kunde von ihren sonstigen staatlichen und gesellschaftlichen Einrichtungen größtentheils verloren gegangen, wissen wir ja auch fast nichts von ihren Gesetzen, ihren politischen Verfassungen, von ihrem Handelsverkehr, und doch kann das Dasein solcher Früchte politischer und socialer Bildung bei diesen Völkern nicht nur nicht bestritten werden, sondern sie leuchten vielmehr jetzt noch als ruhmvolles Zeugniß ihrer Cultur.

Diese flüchtige Berührung der ältesten Völker mag genügen,

um zu zeigen, wie unrichtig es ist, gerade erst einem späteren Volke, den Persern, oder einem ihrer Könige die „Erfindung" der Posten zuzuschreiben. Von einer „Erfindung" dürfte überhaupt bei der Einrichtung der Postanstalten kaum gesprochen werden können, da ihre Grundbedingungen, wie erwähnt, aus dem wachsenden Bedürfnisse eines jeden Volkes sich von selbst erzeugen und fortbilden mußten, wie dies bis zum heutigen Tage ersichtlich ist.

Abschnitt II.

Die ersten historischen Nachrichten über Posten.

Cap. I.

Die Perser.

Die ersten geschichtlichen Nachrichten über die Existenz von Posten finden wir allerdings erst im Reiche der Perser. Dem ehrwürdigen Herodot verdanken wir die erste Kunde[1]) und zwar verdanken wir sie lediglich seiner Redseligkeit, die ihn so oft gelegentlich des einen oder andern Themas auf Nebensachen führt. So kommt er bei der Beschreibung des Feldzuges, den Xerxes nach Griechenland unternommen hatte, auf die bei den Persern eingeführten Posten folgendermaßen zu sprechen: „Sobald Xerxes bei Salamis geschlagen war,

[1]) Herodot, lib. VIII. 98.

sandte er einen Boten nach Susa ab, um die Nachricht von seiner erlittenen Niederlage dahin zu überbringen."

„Nichts in der Welt ist geschwinder", fällt er nun hier ein, „als diese Boten. Die Perser haben sie auf folgende Art erfunden: „So viel Tage man zu einem langen Wege nöthig hat, um ihn zu vollenden, eben so viel Pferde und Leute sollen sie in einer Weite von einander gestellt haben, als der Weg Tage erfordert. Weder Schnee, noch Regen, weder Hitze, noch die Nacht kann und darf sie abhalten, ihre Reise zu vollenden. Der erste Bote übergibt seine Aufträge dem zweiten, dieser dem dritten, so daß sie immer von dem einen zum andern gehen, bis sie an den bestimmten Ort gekommen sind."

Herodot schildert in diesen Worten hauptsächlich die Geschwindigkeit der persischen Posten und gibt einen Anhaltspunkt über die Entfernung der Wechselstationen von einander und über den Maßstab, den die Perser hiebei zu Grunde gelegt hatten. Daß diese Einrichtung gerade erst unter Xerxes aufgekommen war, kann ich nicht daraus entnehmen.

Viel prägnanter schildert Xenophon, der erfahrene Kenner des Orients, diese Einrichtung[1]), indem er schreibt: „Cyrus traf eine der Größe seines Reiches entsprechende Einrichtung, wodurch er Nachrichten von dem Allerentferntesten schnell erfuhr. Nach Ermittlung, welchen Weg ein Pferd bei einem Tagesritte zurücklegen könne, bis es gefüttert werden müsse, errichtete er in solchen Entfernungen Stationen und stellte Pferde nebst Wärtern derselben dahin; auch ernannte er an jedem dieser Orte einen

[1]) Xenophont. Cyropaed, VIII. 6. §, 17.

Aufseher, um die hergebrachten Briefe in Empfang zu nehmen, wieder zu übergeben, die ermüdeten Pferde und Männer zu beherbergen und frische abzusenden. Man sagt, daß diese Beförderung auch des Nachts nicht stillgestanden habe, sondern daß sie von den Tagesboten einem nächtlichen übergeben worden sei."

Nach diesen Berichten wäre also Cyrus der Erste gewesen, der die reitenden Posten und deren Wechsel mittelst unterlegter Pferde und mittelst Stationen in Persien eingeführt hatte. —

Vorher wurden laufende Fußboten verwendet; dieselben wurden aus der Zahl der Leibwache genommen und namentlich dazu verwendet, in den Städten der Provinzen, in Flecken und Dörfern die Befehle des Königs auszurufen. Schon bei den Hebräern unter David (1064 v. Chr.) hießen diese Soldaten auch „schnelle, geschwinde"[1]), unter Saul (1046 v. Chr.) werden sie „Läufer" genannt. Sie liefen auch sonst zur Pracht vor dem Wagen des Königs einher.

Als Hauptbeweis für den Bestand dieser Einrichtungen wird auch die heilige Schrift citirt[2]), wo es heißt: „Und es ward geschrieben an die Fürsten des Königs und zu den Landpflegern und zu den Hauptleuten eines jeglichen Volkes nach der Schrift eines jeglichen Volkes und nach ihrer Sprache im Namen des Königs Ahasveros und mit des Königs Ring versiegelt (13) und die Briefe wurden gesendet durch die Läufer des Königs" rc. ferner „und es wurde geschrieben zu den Juden und zu den Fürsten, Landpflegern und Hauptleuten

---

[1]) Jahn, biblische Archäologie, Wien 1825. II. Theil, 2. Bd.
[2]) Buch Esther, Cap. 3, Vers 12 und 13; Cap. 8, Vers 9, 14 rc.

in den Ländern von Indien an bis an die Mohren", nemlich 127 Länder (Satrapien) ꝛc. ꝛc. (14), „und die reitenden Boten auf den Maulthieren ritten aus, schnell und eilend nach dem Worte des Königs" ꝛc. ꝛc.

Diese zur Leibwache des Königs gehörigen Hofsoldaten hatte ohne Zweifel auch Cyrus noch in Anspruch genommen, bevor er die Stationen errichtete und reitende Boten einführte. Zum Zeichen ihres Amtes trugen dieselben einen Dolch, persisch chandschar oder changar genannt; sie hatten das Recht, Jedermann, der ihnen begegnete, als Wegweiser mitzunehmen oder deren Reitthier für ihren Dienst in Anspruch zu nehmen, daher später der Ausdruck *ἄγγαροι* für Boten und *ἀγγαρεύειν* (angariare) Botendienste, Frohndienste, Vorspanndienste leisten.[1])

Daß unter Cyrus noch diese laufenden Boten in Uebung waren und daß Anfangs von diesen die Aufträge nur mündlich weiterbefördert wurden, geht aus dem Umstande hervor, daß die Verschwiegenheit derselben in großem Ruhme stand.[2])

Trotz dieser guten Eigenschaften der Curiere mochte Cyrus (558 v. Chr.) wohl erkannt haben, daß diese Einrichtung nicht mehr zeitgemäß war und seinen Herrscherzwecken nicht mehr entsprechen könne. — Die weite Ausdehnung des Perser-

---

[1]) Neufville, Origine des postes, Paris 1708. Le mot „*ἀγγαρεύειν*" signifie une action, qu'on fait par forçe ou par contrainte, ou du moins un service rendu contre l'inclination de celui, qui le rend.

[2]) Neufville, Origine des postes. Au reste, ce prince (Cyrus) comptait si bien sur la fidelité de ses Couriers, que celui, qui arrivait dans la station, disait à l'autre Courier qui devait partir, le sujet de sa course, sans qu'aucun d'eux osât violer le secret, qui lui était confié. —

reiches, die besonderen Verhältnisse des herrschenden Stammes zu den zahlreichen von ihm unterjochten Völkerschaften, die stete Furcht vor Aufständen und Empörungen derselben, die geringe Zuverlässigkeit ehrgeiziger Satrapen und zinspflichtiger Fürsten, das asiatischen Herrschern angeborene und unter einer Umgebung von sclavisch sich beugenden Dienern genährte Mißtrauen, die dadurch bedingte despotische Regierungsform eines durch Gewalt zusammengebrachten und auch durch Gewalt oft nur mühsam zusammengehaltenen Staates waren die hauptsächlichsten Gründe,[1]) welche ihn veranlaßten, reitende Posten im Lande anzulegen und die möglichste Beschleunigung in der Beförderung seiner Befehle und der an ihn zu gelangenden Berichte und Meldungen zu erzielen.

Wie weit die Stationen von einander entfernt waren, ist nicht genau zu bestimmen, wahrscheinlich je nach Oertlichkeit und Terrainverhältnissen je eine Tagreise, wie dies auch von Beust annimmt,[2]) indem er sagt: „Man hat auch in Persien an den Landstraßen an gewissen Orten und längstens eine Tagreise von einander entfernt gewisse Stationes, Herbergen und Posthäuser genannt, welche man angarae nannte, in welchen königliche Pferde und Maulthiere unterhalten wurden, um die königlichen Bedienten und Briefe geschwind fortschaffen zu können.“ —

Nach approximativer Annahme betrug die Entfernung von einer Station zur andern 3, 4—5 persische Meilen (Parasangen). Eine parasanga maß 30 Stadien, ein stadium

---

[1]) Hudemann, das Postwesen der römischen Kaiserzeit, Kiel 1866.
[2]) von Beust, über Posten und Postregale, Jena 1748. Bd. I pag. 27.

125 passus. Rechnet man auf eine deutsche Meile 4000 passus italici, so betrug die Entfernung 3,75 oder $3^3/_4$ Meilen oder $7^1/_2$ geometrische Stunden.

Die Errichtung der Stationen und deren Unterhaltung scheint weniger Schwierigkeiten mit sich gebracht zu haben, als man vielleicht bei einem so ausgedehnten Reiche glauben sollte, im Gegentheil muß Anbau und Cultur schon in hohem Grade unterstützend diesem Unternehmen zur Seite gestanden haben, wie Neufville glaubt.[1]) Uebereinstimmend hiemit sagt auch Jahn[2]): „Die Könige von Persien hatten auf allen Hauptstraßen durch das ganze Reich von Station zu Station prächtige Paläste und Absteigquartiere und daneben überall große Lust- und Thiergärten wie bei ihren Residenzstädten.“

So interessant es wäre, nähere Anhaltspunkte über die äußere Einrichtung dieser ohne Zweifel großartig ausgebildeten Postanstalt zu gewinnen, so scheint doch hiemit die Ueberlieferung der Geschichte erschöpft zu sein.

Daß aber das Institut wohl organisirt war und seine Wichtigkeit wohl erkannt gewesen sein mußte, bestätigt die Thatsache, daß Darius III. (Codomanus), der letzte Perserkönig, vor seiner Thronbesteigung (329 v. Chr.) selbst die oberste Leitung dieses Curierdienstes in Händen hatte.

Diese Thatsache hat zwar schon viele Contraversen hervorgerufen, da einzelne Stellen alter Autoren theils eine ver-

---

[1]) Neufville, Origine des postes, Paris 1708. pag. 5 Les bâtimens étaient si propres et si commodes, que des Rois y pouvaient être reçus et logés quant à leur personne.

[2]) Jahn, biblische Archäologie, Wien 1825. II. Theil Band 2.

schiedene Auslegung gefunden, theils diese selbst von einer irrigen Auffassung befangen sein mochten.

Die persischen Boten oder Curiere hießen nemlich „astandae“ und Plutarch[1]) und namentlich auch Curtius[2]) nennen den Darius einen astanda im niedersten Sinne seiner Bedeutung und wollen hiemit seine niedere Herkunft andeuten oder beweisen. Da aber Darius wirklich von königlichem Blute abstammte, so kann mit dem Titel „astanda“ nichts anderes gemeint und bewiesen werden, als daß Darius eben der oberste Leiter des Postdienstes gewesen sei, wie sich dieses Amt und diese Würde durch alle Zeiten bis auf den heutigen Tag erhalten hat.[3])

Wenn man nun zusammenfaßt, was diese persischen Posten geleistet haben mochten, in welchen Beziehungen diese Anstalt zu dem Volke und dessen Bedürfnissen gestanden hat, so ergibt sich, daß nur von Fußboten, von Läufern, später von reitenden Boten, von Curieren, die Rede ist, daß nur der König sich derseben zu seinen Regierungszwecken bediente, daß das Volk zweifellos von der Benützung der Anstalt ausgeschlossen war; die Anstalt diente nur den dynastischen und absolutistischen

[1]) Plutarch, vita Alexandr., ed. Basil. pag. 257.

[2]) Curtius, de gest. Alex. M. libr. III. cap. 3, (quam stolam ipse [Darius] olim regi serviens gestare solebat, quum ex ministro [Astanda] rex factus.)

[3]) Amelang, das persische Postwesen, Leipzig 1774. Eine Schrift, die ich hier nur citirt haben möchte, weil sie sich am Ausführlichsten über das alte persische Postwesen ergeht. Als Quelle möchte ich sie nicht empfehlen, denn sie enthält viel Unrichtiges. Uebrigens ist die Schrift sehr selten. Ich ward der glückliche Besitzer des letzten Exemplars, das der Verleger noch hatte, während ich in Bibliotheken vergebens darnach gesucht hatte.

Zwecken des Herrschers; sie diente dazu, die politischen Bewegungen des Reiches zu überwachen und die Stimmung der Völker zu controlliren, — ob diese Anstalt aber nicht im Verlaufe der Zeit eine volksthümliche Ausdehnung erlangt hat und erlangen mußte, das läßt sich aus der Geschichte nicht beweisen, wenn nicht vielleicht darin eine Andeutung hiefür liegt, daß sich die Anstalt noch erhalten hatte, als der Kaiser Justinian mit dem neupersischen Reich einen Vertrag über die gegenseitige Benützung der Postanstalten abschloß.[1])

Freilich ereifert sich gar mancher Schriftsteller in der Behauptung, daß diese persischen Anstalten keine Posten waren im heutigen Sinne des Wortes,[2]) allein das Letztere wird auch Niemand behaupten wollen.

Wenn aber dieselben Autoren das Wesen der Post in die „stationsweise Beförderung", in das Vorhandensein der „unterlegten Pferde" 2c. 2c. gelegt wissen wollen, dann schlagen sie sich mit ihren eigenen Behauptungen; denn daß die persischen Posten gerade diese äußern Einrichtungen hatten, das ist ja das Einzige, was man überhaupt von ihnen weiß.

An dem Namen des Kindes braucht man sich nicht zu stoßen; es ist schon in der Einleitung erwähnt, daß der Name „Post" erst einer sehr späten Zeit angehört, aber die Sache, den Zweck in Berücksichtigung gezogen, so waren es „Posten", so gut als die Nürnberger Eier, welche Peter Heel erfand, nicht weniger Uhren waren, als die jetzigen Chronometer oder Regulatoren. —

---

[1]) Hudemann, Postwesen der römischen Kaiserzeit, Kiel 1866.

[2]) Matthias, über Posten und Postregal, Bd. 1. Cap. 7.

Cap. II.

Die Griechen.

Wenn wir irgend einem Volk des Alterthums in Rücksicht auf seine Cultur und Bildung wegen seines geistigen und materiellen Verkehrs auch dem entsprechende Einrichtungen und Anstalten für den öffentlichen Verkehr zuerkennen möchten, so werden die Griechen gewiß nicht die Letzten sein. Wer sollte nicht gerne zu der Vermuthung sich hingezogen fühlen, daß der rege Verkehr eines so unruhigen und unbeständigen Volkes, daß das Volk, welches Athen zu seiner Hauptstadt, daß ein Volk, aus dessen Schooß sich Künste und Wissenschaften und die glänzendsten Charactere in so reicher Fülle hervorbrachen, dessen Staatswesen so entwickelt und gegliedert war, daß dieses Volk nicht auch geordnete und ausgebildete Postanstalten gehabt haben sollte!

Und doch überliefert uns die Geschichte Griechenland's nichts von dem Dasein irgend welcher stabilen Einrichtung in dieser Beziehung. — Ihre ganze Einrichtung beschränkte sich auf Botenläufer, *ἡμεροδρόμοι*, welche nur in besonderer Veranlassung abgesendet wurden und deren sich nicht nur Obrigkeiten, sondern auch Private bedienten.

Eine große Thätigkeit entwickelten dieselben in Kriegszeiten, wo sie die Nachrichten vom Kriegsschauplatze nach Hause brachten. So gedenkt Livius[1]) dieser Leute vorzugsweise bei einer solchen Veranlassung.

Die Läufer konnten also bei solchen Gelegenheiten als

[1]) Livius, lib. XXXI. cap. 24: et respondisset [scil. eventus incepto] ni speculator [*ἡμεροδρόμους*, vocant Graeci, ingens die uno cursu ementientes spatium] contemplatus regium agmen e specula quadam praegressurus nocte media Athenas pervenisset.

Spione oder überhaupt für den Forschungsdienst verwendet, sehr wichtig sein.

Pferde scheinen sie nie benützt zu haben, ebenso ist auch, wie oben erwähnt, von eigentlichen Stationen für diesen Dienst nirgends die Rede. Es fand aber auch kein Wechsel unter den Läufern statt, sondern die höchste Vollendung der Leistungen bestand in der Ausdauer und Geschwindigkeit der einzelnen Hemerodromen. —

Die Geschichte weiß uns von verschiedenen außerordentlichen Leistungen derselben zu erzählen, so nennt z. B. Cornelius Nepos[1]) einen wegen seiner staunenswerthen Schnelligkeit und Ausdauer berühmten Hemerodromen unter dem Namen Philippides; derselbe soll in einem Tage und einer Nacht 1240 Stadien = 90 englischen = 150 römischen = 31 deutschen Meilen zu Fuß von Athen nach Lacedämon gelaufen sein, um den Lacedämoniern die Nachricht von dem Anzuge der Perser zu überbringen. Er hatte demnach zu einer geometrischen Stunde nur 12 Minuten gebraucht. Daß man es glauben soll, hat Nepos allerdings nicht verlangt.

Noch schnellere Läufer hatte Alexander in seinen Diensten; einer derselben, Namens Philonides, soll innerhalb 9 Stunden von Sicyon nach Elis, einen Weg von 1200 Stadien, zurückgelegt haben; er hätte demnach gar nur ungefähr 8 Minuten zu einer Stunde gebraucht. Der Unübertrefflichste aber war jedenfalls Ladas; er lief so schnell, daß man seine Fußspuren nicht einmal im Sande sah. —

Doch — lassen wir sie laufen und betrachten wir uns lieber die Gründe, warum die Griechen keine stabilen Ein-

---

[1]) Cornelius Nepos in Miltiade, cap. IV.

richtungen für Postanstalten hatten. — Mangel an Bekanntschaft mit den anderswo, namentlich bei den Persern bestehenden Einrichtungen war es nicht; Mangel an Erfindungsgeist, wenn die Posten gerade „erfunden" sein müssen, wäre es bei den Griechen auch nicht gewesen, — sie mußten also offenbar kein Bedürfniß hiezu eingesehen haben!

So war es auch. Die Ursache, warum kein Bedürfniß vorlag, erklärt sich in der geographischen Lage und Beschaffenheit Griechenland's, in den Gewohnheiten seiner regsamen Bevölkerung, in den politischen Einrichtungen der einzelnen Staaten, in dem lebhaften Verkehr zur See mit den Inseln und allen Colonien. [1])

Das an sich schon nicht breite Land war auf allen Seiten von den Wogen des jonischen und ägäischen Meeres bespült, welche beide Meere die Küste der griechischen Halbinsel tief durchfurchten und zahlreiche Meeresbusen und Buchten bildeten, welche den regsten Handelsverkehr zwischen den vielen an ihnen gelegenen Seestädten vermittelten und dadurch jede besondere Einrichtung für Mittheilung von Nachrichten und Briefen leichter entbehrlich machten; — ferner hatte der bewegliche, zum Wandern gern geneigte Grieche bei aller Stammesverschiedenheit überall Verbindungen, welche durch Verwandtschaft und Gastfreundschaft geheiligt waren, und bei der Nähe der Ortschaften konnte er die geringen räumlichen Unterschiede leicht durchmessen. Außerdem führte der allen Stämmen und Landschaften gemeinschaftliche religiöse Cultus zu den fast jährlich stattfindenden Spielen und Nationalfesten Leute aus allen

---

[1]) Hudemann, Postwesen der römischen Kaiserzeit, Kiel 1866.

Gegenden, wo nur immer die griechische Zunge ertönte, zusammen und bot reichliche Gelegenheit dar, im gegenseitigen Verkehre ihre Gedanken auszutauschen und sich über Verhältnisse und Ereignisse, welche ihre Heimath, ihre Freunde, ihre Verwandten betrafen, mündliche Mittheilung zu machen.

So konnte die kleine, auf so zart gegliederten, aber doch auch wieder auf so geringen Raum zusammen gedrängte und darum so eng verbundene griechische Welt jene eigenthümlichen Verkehrseinrichtungen entbehren, welche dem bunt zusammen gesetzten Perserreiche und nachmals dem römischen Kaiserthum ebenso zum Bedürfniß geworden waren, als sie unsern modernen abendländischen Staaten zur unabweisbaren Nothwendigkeit geworden sind und sich allmählig über den ganzen Erdkreis verbreitet haben. —

Wenn aber in Griechenland einmal entfernten Freunden und Angehörigen ein besonderes Familienereigniß zu melden war, so leistete aus der zahlreichen Sclavenschaar ein flinker Bursche denselben Dienst. Aber noch eine andere Ursache ist zu erwähnen, weßhalb Postdienste in Griechenland kein Bedürfniß waren. In Persien waren die Eilboten eine durch politische Rücksichten entstandene und gleichsam gebotene Institution, eine Folge also der staatlichen Verhältnisse — wie der cursus publicus der römischen Kaiserzeit — jener wie dieser eine Stütze despotischer Regierungsform. Griechenland's politisches Leben dagegen war ganz anderer Art, es war kein aus fremden und feindseligen Elementen zusammen gesetzter Staat, keine absolute Monarchie, kein Streben nach Weltherrschaft war sichtbar.

D a r u m bedurfte Griechenland solcher Einrichtungen nicht. Wo also Sitte und Gewohnheit, Handel und Verkehr, Boden

und Clima, religiöse und politische Institutionen Land und Leute so besonders gebildet und entwickelt hatten, wie in Griechenland, da konnte eine Einrichtung nicht Fuß fassen, welche nicht aus dem Interesse des Volkes entsprang, sondern nur durch den Vortheil der Machthaber geboten war.

Cap. III.

Die Römer.

§. 1.

Allgemeine Uebersicht der Entstehung und Entwicklung des römischen Postwesens.

Was nach der Natur der Bewohner und der Beschaffenheit des Landes bei den Griechen nicht gedeihen konnte, das konnte gerade bei den weltbeherrschenden Römern, jenem Volke des Gesetzes, der strengen bürgerlichen Zucht und Ordnung und des practischen Bedürfnisses — einem Volke gedeihen und sich weiter entwickeln, welches die äußeren Lebensformen eben so fügsam in der Gestalt gesetzlicher Anordnungen annahm, als der ganz anders geartete Grieche dieselben oft genug mißachtete und in den Ausbrüchen seiner demokratischen Laune mit Füßen trat.[1] —

Bei den Römern finden wir nun auch die ersten Anfänge solcher Bestimmungen, welche wir als die Keime geregelter Posteinrichtungen anzusehen haben, und zwar schon bald nach dem zweiten punischen Krieg.

---

[1] Hudemann, Postwesen der römischen Kaiserzeit, Kiel 1866.

Die Stellung der Beamten in den Provinzen, sowie — seit dem lebendigeren Verkehr des römischen Senates mit fremden Reichen — die Reisen römischer Gesandten zu auswärtigen Völkern und Fürsten veranlaßten die ersten Anordnungen hinsichtlich ihrer Beförderung und dessen, was sie dazu von den Communen der Provinzen, die sie bereisen mußten, fordern durften. Es war natürlich, daß man bei der Schonung, die man Rom, seinem städtischen Gebiete und den Bürgern angedeihen ließ, sich mit jenen den Gesandten und andern Beamten zustehenden Forderungen an die römischen Bundesgenossen wandte; sie scheinen jedoch gesetzlich geregelt gewesen zu sein und weitere Leistungen, als die vom Gesetze bestimmten, hatten denn auch die Bundesgenossen und nachmals die in ein ähnliches Verhältniß eintretenden Provinzen nicht zu tragen. Die erste Spur solcher Bestimmungen findet sich bei Livius [1]), welcher erzählt, wie der zu Gunsten der Prätoren von den Bundesgenossen gemachte Aufwand beschränkt worden sei. Daß darunter ganz besonders die Mittel zur Beförderung derselben auf ihren Reisen gemeint sind, wird aus einer andern Stelle desselben Schriftstellers klar. [2])

---

[1]) Livius, 32, 27. „Fugati ex insula foeneratores et sumtus, quos in cultum praetorum socii facere soliti erant, circumcisi.“

[2]) Livius, 42, 1 (Postumius). „Literas Praeneste misit, ut sibi magistratus obviam exiret locumque publicum pararet, ubi diverterentur jumentaque quum exirent, inde praesto essent. Ante hunc consulem nemo unquam sociis in ulla re oneri aut sumtui fuit. Ideo magistratus mulis tabernaculisque et omni alio instrumento militari ornabantur, ne quid tale imperarent sociis. — Privati hospitia habebant, ea benigne comiterque colebant domusque eorum Romae hospitibus patebant, apud quos ipsis diverti suos esset. Legati, qui repente aliquo mitterentur, singula

Zur Zeit des Perseus von Macedonien nemlich verlangte der Consul Postumius von den Pränestinern eine Herberge und Lastthiere, was vor ihm noch Niemand von den Bundesgenossen verlangt hatte, und der Senat von Präneste mußte herbeischaffen, was sonst den Beamten vom Staate gewährt worden war, um noch ärgere Plackereien von den Bewohnern der Stadt fern zu halten.

„Wir sehen aus der angezogenen Stelle", sagt Hudemann, „daß die reisenden Beamten mit Zugthieren und Zelten versehen zu werden pflegten und daß sie im Uebrigen nur auf Privatgastfreundschaft, wenn sie ihnen angeboten wurde, angewiesen waren. Auch römische Gesandte durften zur Weiterbeförderung nur Zugthiere verlangen, sonst aber an die römischen Bundesgenossenschaften keine weitern Ansprüche erheben."

Postumius aber machte mit jenen Bedrückungen den Anfang, welche freilich in den Zeiten der Republik weniger fühlbar waren, aber mit dem Beginne der Kaiserherrschaft in steigender Progression die Einwohner der Provinzen trafen und ihnen in kurzer Zeit die neuen Posteinrichtungen außerordentlich drückend machten.

Wir sehen also, daß lange vor dem Kaiserreich, welchem es allerdings vorbehalten blieb, auf dem gegebenen Grunde fortzubauen, die ersten Keime zu jenem großartigen Institute heranreiften, welches als cursus publicus später so tief in alle Verhältnisse des römischen Staatslebens eingriff.

Die Republik hatte in mehrfacher Beziehung der späteren durch die Kaiser herbeigeführten Ausbildung des Postwesens

jumenta per oppida iter quo faciendum erat, imperabant, aliam impensam socii in magistratus Romanos non faciebant.

vorgearbeitet, freilich von Anfang an schon in einer Weise, daß das Institut wegen der Lasten und Verbindlichkeiten, die es mit sich führte, nirgends und nie freundlich begrüßt wurde.

Denn wenn auch in den Zeiten der Republik schon durch gesetzliche Bestimmungen dafür gesorgt war, wie weit die Ansprüche der römischen Beamten bezüglich der benöthigten Vorspann und Verpflegung gegenüber den Provincialbewohnern gehen durften, so scheint doch damals schon Mißbrauch aller Art vorgekommen zu sein, indem namentlich auch Privatpersonen aus dem Senatorenstande durch einen meist auf mehrere Jahre ertheilten Freipaß (legatio libera) des Senats sich dieser kostenfreien, die Provinzen sehr belästigenden Transportmittel bedienen konnten.[1])

So sagt schon Cicero, es sei schändlich, Jemandem anders, als zu Staatsgeschäften einen solchen Freipaß zu ertheilen, während dies oft auch geschehe, um Erbschaften oder Forderungen zu verfolgen.

Betrachten wir uns jedoch vorerst die moralischen und materiellen Ursachen, welche bei den Römern gleich von Anfang an so kräftige Wurzeln zu einem so großartigen Institute treiben konnte!

Alle Einrichtungen der Römerzeit, sagt Flegler[2]), gewähren schon mit der ersten Entstehung ihres Gemeinwesens eine überraschende Wahrnehmung. Sorgfältig sind sie in denselben bemüht, alle Bestandtheile des kleinen Staates in einheitliche Uebereinstimmung zu bringen, nach allgemein giltigen

---

[1]) v. Vieban, „zur Geschichte der Posten" in der deutschen Vierteljahrschrift, Jahrgang 1858.

[2]) Flegler, zur Geschichte des Postwesens, Nürnberg 1858.

Formen zu streben, welche das Verschiedenartigste zusammen zu halten im Stande wären, jede entstehende Gliederung in den Rahmen der öffentlichen Zwecke einzufügen, auf diese Weise die heimischen Zustände festzustellen und zugleich neue Erwerbungen anzubahnen, um ihre Verschmelzung mit dem schon Bestehenden möglich zu machen. Ihr klarer Verstand sagte ihnen indessen sehr bald, daß für Errichtung dieses staatlichen Zieles unerläßig sei, auch die Mittel der äußeren Verbindung zu schaffen und ihr practischer Geist zeigte ihnen den Weg, der hiefür einzuschlagen war.

Sehr frühe wurden zunächst alle eroberten Punkte in Latium, dann die Landschaften Campagniens, zuletzt die Gebiete der niedergeworfenen Samniter durch vortreffliche und dauerhafte Kunststraßen mit Rom verbunden.

So war unter der Censorschaft des Appius Claudius (264 v. Chr. oder 441 Jahre nach Erbauung der Stadt Rom) die herrliche Straße von Rom nach Capua (via Appia) unter Consul Cajus Flaminius (190 v. Chr.), die von Rom nach Riminum entstanden; letztere vereinigte sich hier mit der von Marcus Aemilius Lepidus über Bononia (Bologna) nach Aquileja gebauten Straße. Der Tribun Cajus Sempronius Gracchus war der Erste, der auf den Hauptstraßen Brücken auf gleicher Weglinie anlegen und Moräste, Sümpfe und Thäler ausfüllen ließ, um möglichst gerade und ebene Wege zu schaffen. So wurden schon in dieser Zeit auf den Hochstraßen in bestimmten Entfernungen Stunden- oder Meilensteine (lapides) gesetzt, um nach der Zahl derselben die Entfernungen von einem Orte zum andern bemessen zu können[1]); dazwischen waren

[1]) Neufville, Origine des postes &c. &c.

kleinere Steine, die den Reisenden zu Pferde zum Auf- und Absteigen dienlich sein sollten; es war sogar Sorge getroffen, daß auf einzelnen Säulen auch geschrieben stand, wo der Weg nach diesen oder jenen Ort von der Hauptstraße abzweige.

Was die Republik in dieser Richtung begonnen hatte, ward von den Kaisern rüstig und fast ununterbrochen fortgeführt; denn in den guten Straßen lag eine Hauptbedingung für die spätere unermeßliche Ausdehnuna der römischen Postanstalten.

Julius Caesar hatte sich ein großes Verdienst erworben durch seine Obsorge für die schon angelegten Straßen und durch Anlage neuer über die Alpen; Augustus aber wußte namentlich durch Verwendung seiner Legionen tüchtige Arbeitskräfte zu finden, um fast sämmtliche eroberte Provinzen mit einem Straßennetz zu bedecken.

Wie Caesar insbesondere die via Appia wieder herstellte, übernahm Augustus die Herstellung der via Flaminia zuerst und zwar auf seine eigenen Privatkosten; in Gallien sorgte Agrippa, in Spanien Augustus selbst, für die übrigen Provinzen waren die Senatoren zur Ueberwachung dieser Aufgabe bestellt.

Streitigkeiten und Zweifel, von wo ab die auf der Straße gesetzten Meilenzeiger gezählt werden sollten, ob von der Stadt oder erst von den Thoren an, veranlaßten den Kaiser Augustus, in Mitte der Stadt eine mit Gold verzierte Säule zu errichten (milliarium aureum) und nach dieser die Entfernungen aller übrigen Meilensteine bis in die fernsten Provinzen zu reguliren. Der erste Stein außerhalb der Stadtthore hieß „primus ab urbe lapis!“

Die Trümmer des milliarium aureum sollen noch heute in der Nähe des Capitols sich finden.[1])

Tiberius scheint sich weniger um diese Sorge angenommen zu haben, doch wird ihm die Ausbesserung einiger Straßen in Gallien, Spanien und Dalmatien zugeschrieben. Caligula soll die Straße von Nimwegen an die Mosel nach Kirchberg haben bauen lassen; selbst Kaiser Nero scheint sich für diese Obsorge interessirt zu haben, wenigstens sollen 2 auf Meilensteinen in Spanien gefundene Inschriften darauf hindeuten; unter den Kaisern Galba, Otho und Vitellius konnte nichts geschehen; Vespasian dagegen baute Straßen in und außerhalb Italien namentlich in Spanien; den flaminischen Weg ließ er verlängern; sein Bruder Domitian verlängerte die via Appia bis Puzzeoli, welche Straße auch nach seinem Namen via Domitiana heißt.

Am sorgsamsten war Trajan; Austrocknen von Sümpfen, Abgraben von Bergen und Hügeln, Anlage von Durchstichen, Erbauung von Brücken waren seine dringendsten Sorgen. Die Verlängerung der via Appia von Benevente bis Brundisi, 50 Meilen weit ließ er auf seine eigenen Kosten durchführen, der Orient und Occident trägt Spuren seiner Bemühungen.

Hadrian, sein Nachfolger, ließ insbesondere den verfallenen Cassischen Weg von den Clusischen Grenzen bis nach Florenz auf 20 Meilen herstellen und wandte auch seine Fürsorge nach Spanien, der Schweiz und nach Portugal. — Antonius Pius

---

[1]) Neufville, Usage des postes etc. pag. 15. Enfin cette colomne ayant èté confondue dans quelques ruines prés de la voie Appienne, elle fut portée aux environs du Capitole, ou elle est aujourd 'hui.

hat in Italien, Spanien und Deutschland Vieles zur Verbesserung der Straßen gethan, namentlich viele Brücken gebaut; Marcus-Aurelius und Aurelius Verus ließen in Holland zwischen Delft und Haag Straßen anlegen und pflastern.

So wurde fast von allen Kaisern mehr oder weniger für die Verbindung der Provinzen unter sich und mit Rom mittelst Straßen gesorgt — bis unter der Regierung des Gratian und Theodosius andere Zeiten hereinbrachen, durch deren Fluthen die friedlichen Sorgen um den Verkehr im Innern des Reiches hinweggespült wurden.

Die unendliche Fürsorge für allmählige Ausdehnung des Straßennetzes über das ganze römische Reich ging Hand in Hand mit der Entwicklung der Keime, aus denen der cursus publicus hervorsprießen mußte.

Waren die Straßen einmal da, waren die Verbindungen zwischen den entferntesten Orten einmal ermöglicht, so blieben sie auch nicht öd und leer; es entwickelte sich vielmehr ein lebendiger wahrhaft großartiger Verkehr, welcher sich mit der von Jahr zu Jahr wachsenden Ausdehnung des Reiches noch immer mehr erweiterte, theils für Handel und Wandel, theils für die Verbindungen der römischen Beamten in den Provinzen mit ihren Angehörigen und Freunden und mit ihren Vorgesetzten in der Welthauptstadt.

Freilich im Anfange, d. h. zur Zeit der Republik und bis zur Kaiserzeit wurden die Verbindungen, wenn auch lebhaft doch zumeist nur durch die aus der Classe der Sclaven und Freigelassenen genommenen Statores oder wie sie häufiger genannt werden, durch die Cursores unterhalten. Sie waren die ursprünglichen Boten der Obrigkeiten oder standen auch im

Dienste der reichen und vornehmen Familien, für welche sie den Verkehr nach und von den Landgütern oder mit entfernten Freunden und Verwandten in den Provinzen besorgen mußten.

Ein Gleiches that die zahlreiche und weitverzweigte Gesellschaft der Zollpächter, welche durch ihre Diener und Boten (tabellarii) Briefe und Aufträge bis in die entlegensten Provinzen besorgten. Die Thätigkeit dieser Briefboten war selbst noch in späteren Zeiten, als der cursus publicus schon in seiner vollsten Ausdehnung sich über alle Provinzen erstreckte, eine sehr lebhafte; — ihre Dienste wurden namentlich für die Seitenrouten in Anspruch genommen; — insbesondere erhielt sich die Verwendung der tabellarii, welche vom Staate bezahlt wurden, noch lange unter den Kaisern, wie aus einem Bittgesuche derselben an Kaiser Vespasian um Aufbesserung ihres „calcearium" (Schuhgeld) hervorgeht.[1])

Ebenso waren die cursores noch lange unter den Kaisern in Thätigkeit; sie wurden jedoch mehr zu Privatzwecken verwendet und es ward mit denselben mancher Luxus, namentlich in Bezug auf Kleidung (Livrée), getrieben. Die des Kaisers Nero trugen Kleider von camusinischer Wolle, Arm- und Halsbänder und auf dem Kopfe sogar Federbüsche; Kaiser Verus zierte seine cursores mit Flügeln und nannte sie „Boreas", „Venus" 2c. 2c.

Kurz, durch diese statores, cursores und tabellarii wurde der Brief- und Gepäckverkehr sehr wesentlich gefördert und entwickelt, und rechnet man hiezu noch die zahlreichen andern

[1]) Der Erfolg war bekanntlich kein günstiger, denn der sparsame Vespasian ließ den Bittstellern sagen, sie sollten fürder nur barfuß laufen, dann bedürften sie auch keines calcearium's.

Gelegenheiten durch Kaufleute, Reisende, Fuhrleute, Schiffer, Hirten und andere Personen, so sehen wir, wie lebhaft und weit verbreitet schon lange vor Augustus der Verkehr für Briefe und Gepäck sein mußte. Und vollends unter dem Kaiserreich! Verband ja doch eine sehr umfangreiche amtliche und Privatcorrespondenz die dicht bevölkerten Hauptstädte und die von einem Mittelpunkte aus verwalteten Provinzen des römischen Reiches. Wenn beachtet wird, daß Rom seiner Zeit 2 Millionen Einwohner, wie das heutige London, daß Alexandrien und Constantinopel in der Zeit ihrer Blüthe eine halbe Million zählten, daß Staatsgeschäfte, Handel und Geldverkehr, Familienverbindungen, literarische Arbeiten die gebildeteren Bewohner der Hauptstädte gemeinsam beschäftigten, daß eine zahlreiche römische Jugend in Athen und Berytus studirte, daß die auswärtigen Fürsten und Gouverneure von dem, was in Rom oder am kaiserlichen Hofe vorkam, unterrichtet bleiben mußten, so kann auf die Lebhaftigkeit des römischen Briefverkehrs leicht geschlossen werden[1]).

Briefe und Gepäcke langten damals von den Ufern des Eufrat bis zu dem gallischen Seehafen von Bononia, von dem Fuße des Atlas bis zu den Ufern der Donau. Die Größe des römischen Namens wurde in den Sandwüsten Arabiens, wie in den Eichenwäldern Germaniens verkündet. Die Weltverbindung jener Zeit steht einzig da in ihrer Art und wird immerhin für alle Zeiten staunenswürdig bleiben, wenn man erwägt, daß die Schwierigkeiten, welche die Natur entgegenstellte, nicht durch die zahlreichen technischen Erfindungen der Jetztzeit, sondern durch ungeheuere Anstrengungen,

[1]) Vieban, zur Geschichte der Posten l. c.

namentlich durch einen übermäßigen Verbrauch der körperlichen Kräfte an Menschen und Thieren, überwunden werden mußten[1]).

Aber nicht blos die oben genannten Boten und Geschäftsleute aller Art waren die Vermittler zwischen Nah und Fern, sondern die Römer reisten wohl selbst sehr häufig, man machte Reisen in die Bäder, unternahm Reisen zu wissenschaftlichen Zwecken, Kunstreisen; Touristen wanderten nach allen Weltgegenden.

„Wenn die noch jetzt hie und da gehegte Ansicht, daß Reisen von Griechen und Römern nur selten und ausnahmsweise unternommen worden seien, für keine Periode des Alterthums richtig ist, sagt Friedlaender[2]), so ist sie vollends für die frühere Kaiserzeit durchaus verkehrt und beruht auf einer völligen Verkennung der damaligen Cultur. Die Bedingungen für Leichtigkeit, Sicherheit und Schnelligkeit des Reisens, sagt er, sind im größten Theil des römischen Reiches in einem Grade vorhanden gewesen, wie sie es in Europa zum Theil erst wieder seit dem Anfang unseres Jahrhunderts gewesen sind. Die Herrlichkeit und Großartigkeit des Straßensystems, das das ganze Reich umspannte, war in der That über jedes Lob erhaben und seine Ueberbleibsel sind am meisten geeignet, mit Ehrfurcht vor der Größe des Römerthums zu erfüllen. Nur dadurch, daß nicht allein diese die ganze alte Welt umfassenden Riesenbauten untergegangen, sondern auch der Begriff einer so vollkommenen und ununterbrochenen Communication der neuen Zeit völlig

[1]) Flegler, zur Geschichte der Posten, a. a. O.

[2]) Friedlaender, Darstellung aus der Sittengeschichte Rom's, Leipzig 1864. Theil II.

verloren gegangen war, erklärt sich jener Irrthum von der Seltenheit der Reisen auch im spätern Alterthum."

Eben weil die Staatsposten der Römer außer von Beamten, Courieren und andern in Staatsdiensten reisenden Personen nur von Wenigen benützt werden durften, konnte es nicht fehlen, daß sich, nachdem die öffentlichen Einrichtungen für einen fortwährenden regelmäßigen Verkehr einmal getroffen waren, Privatunternehmungen überall anschlossen, wo das Bedürfniß vorhanden war, so daß wenigstens in größern Orten an den Hauptstraßen die Mittel zur Beförderung gewiß leicht beschafft werden konnten.

Während man mit der Staatspost bei längeren Reisen einschließlich allen Aufenthalts 5 Millien (= $1^1/_4$ geographische Meilen) in der Stunde zurücklegte, — man gelangte z. B. von Antiochien bis Constantinopel (747 Millien oder 150 Meilen) in nicht ganz 6 Tagen[1]) — galt bei Reisen mit Miethfuhrwerk dieselbe Schnelligkeit schon als sehr groß, weil das Miethen neuer Pferde und Leute auf den Stationen nothwendig mehr Aufenthalt verursachte.

Cäsar, dessen Reisen wegen ihrer Schnelligkeit angestaunt wurden, legte den Weg von Rom bis an die Rhone in nicht vollen 8 Tagen zurück; es war eine Strecke von 800 Millien, ohngefähr also je 100 Millien oder 20 geographische Meilen in 24 Stunden.[2])

---

[1]) Nach Libanius war dies die Reise eines Couriers (veredarius) und deren Schnelligkeit wird von den heutigen Courieren kaum übertroffen.

[2]) Sueton. Caesar, c. 57. Longissimas vias incredibili celeritate confecit expeditus meretoria reda centena passuum millia in singulos dies.

Noch schneller fuhr der Courier, der die Nachricht von der Ermordung des Roscius nach Ameria brachte; er legte 56 Millien auf einem zweiräderigen Wagen in 10 Stunden zurück und zwar bei Nacht, — freilich eine kurze Strecke, die blos ein etwa zweimaliges Umspannen erforderte[1]).

Auch die Reise des Icelus, der die Nachricht von Nero's Ermordung an Galba nach Spanien brachte, zählt als eine außerordentlich schnelle; er reiste im Juni 68 von Rom bis Clunia in nicht vollen 7 Tagen[2]).

Zu einer der schnellsten Reisen gehörte jene des Courier's, welcher die Nachricht von der Ermordung des Maximin aus Aquileja nach Rom brachte; er langte mit „gewechselten Pferden" am vierten Tage an[3]) und muß, wenn er ganz zu Lande (über Bologna) reiste, 130—140 Millien per Tag gemacht haben.

Gewöhnliche Reisende reisten nun selbstverständlich langsamer, sie brauchten die doppelte und dreifache Zeit; dagegen verstanden auch die Römer mit einer Bequemlichkeit und einem Luxus zu reisen, wie dies noch heute von keiner Nation übertroffen ist. —

Eine ansehnliche Reisebegleitung, umfangreiches Gepäck, bequeme, zum Schlafen, zum Spielen rc. eingerichtete Wagen waren schon zu Zeiten der Republik eingeführt; unter den Kaisern stieg der Luxus in dieser Beziehung noch mehr; Kaiser Nero soll nie anders, als mit 1000 Carossen gefahren sein; die Hufeisen seiner Maulthiere waren von Silber,

---

[1]) Cicero pro Roscio Amer., c. 7, 19.

[2]) Plutarch, Galba, cap. 7.

[3]) Histor. Aug. Maximini II., cap. 25.

die Maulthiertreiber waren mit rothen Röcken livrirt, Vorreiter und Läufer auf's Reichste geschmückt. — Popaea ließ ihre Zugthiere mit Gold beschlagen und führte 500 Eselinnen mit, um täglich in ihrer Milch baden zu können.

Der Luxus des Hofes theilte sich auch dem Adel mit, soweit er ihn nachzuahmen vermochte; die Genüsse und Bequemlichkeiten der Paläste entbehrte man auch auf der Reise nicht; Gefolge, Dienerschaft, Meubels und Toilettwagen, Tafelgeschirre, Betten und Decken, — kurz für Alles war gesorgt.

Die nächste Veranlassung zu den häufigen Reisen der Römer lag wohl darin[1]), daß schon das ungeheuere unter römischer Herrschaft vereinte Ländergebiet bei ganz ungehemmter Freizügigkeit ein unaufhörliches Hin- und Herziehen, Wandern und Reisen eines nicht geringen Theils seiner Bewohner nothwendig bedingte, und je länger dies Weltreich bestand, desto zahlreicher wurden seine Beziehungen zwischen den verschiedenen Provinzen, folglich auch die Motive für die Bewohner, ihren Aufenthaltsort für längere oder kürzere Zeit zu verändern. Schon allein der Kriegsdienst führte fortwährend Tausende aus ihren Geburtsländern an immer wechselnde Standorte in weite Ferne. „Hochgestellte Männer", sagt Epiktet, „Senatoren können nicht gleich Pflanzen am Boden wurzeln, sie können wenig dem Haushalt obliegen, sondern müssen viel reisen, befehlend oder gehorchend, im höheren Auftrage, im Kriegsdienste oder behufs der Rechtspflege"; und diese Reisen, die oft unmittelbar aus den Mooren Schottland's an den Atlas, aus den Städten Syrien's in

---

[1]) Friedlaender, a. a. O.

die Standlager Germanien's führten, wurden natürlich immer mit größerem oder geringerem Gefolge unternommen.

Unternehmungen, Geschäfte, Gewerbe, die an irgend einem Orte erfolglos geblieben waren, konnten in jeder andern Stadt des Reich's auf's Neue versucht werden. Allerdings strömte es am stärksten aus den Provinzen nach Rom, aber doch auch wieder von dort zurück, und nicht minder muß der Verkehr der Provinzen unter einander fortwährend sehr lebendig gewesen sein.

Das ist das Bild des socialen Verkehrs von Rom und seinen Provinzen und Niemand wird es verkennen wollen, daß unter solchen Verhältnissen die dringendste Veranlassung gegeben war, dem Volke eine Anstalt zu bieten, die ihm zu Nutzen und Frommen, zur Erleichterung des sich von selbst erzeugenden Verkehrs gedient hätte. Aber der Unsegen des einmal erfaßten Staatssystems ließ eine solche fürsorgliche Hingebung für das Volk nicht aufkommen und so ward und blieb der cursus publicus der Römer jenes sterile Institut, das dem Volke wie dem Staate fortwährend Wunden geschlagen hat, die mehr, als man vielleicht sonst anzunehmen geneigt ist, verderbend an dem Marke und Blute des ganzen Staatskörpers zehrten.

Doch wenden wir uns nun zur historischen Entstehung und Entwicklung des cursus publicus, der eigentlichen römischen Staatsposten selbst! —

§. 2.

Die Gründung des cursus publicus.

In wie weit die Einrichtungen der Republik schon längst dem Postwesen des Kaiserreich's vorgearbeitet hatten, haben

wir bereits gesehen. Mit der fortwährenden Erweiterung des römischen Reich's und mit der Zunahme der Privatverbindungen konnte es selbstverständlich auch dem Staate nicht mehr genügen, durch tabellarii und cursores Nachrichten von dem Stande der politischen Angelegenheiten in den Provinzen zu erhalten, nachdem sie oft schon gleichzeitig oder früher auch zur allgemeinen Kenntniß der Bevölkerung Rom's und der Provinzen gelangt waren.

Die Regierung mußte dafür sorgen, zuerst und möglichst schnell sich in Verkehr mit den im Reiche verzweigten Regierungsorganen setzen zu können; den Verkehr brauchte der Cäsarismus nicht erst zu schaffen, aber er mußte wie die Spinne inmitten des Netzes von einem innern Drang sich angetrieben fühlen, die Staatsfäden mitten durch die Länder des Reiches zu spinnen [1]).

Als nun das römische Reich nach den Stürmen der Bürgerkriege mit Augustus einen Imperator erhielt, dem es gegönnt war, während einer Reihe von 44 Jahren (29 v. Chr. — 14. n. Ch.) unter dem Schutze einer mehr defensiven Politik nach Außen dem unermeßlichen römischen Gebiete, — denn Imperium Romanum war nahezu gleichbedeutend mit orbis terrarum — die Segnungen des Friedens und eines geordneten Zustandes zu bringen — ganz ohne Krieg blieb auch seine Regierung nicht — da wandten sich denn auch seine Regierungssorgen vor Allem auf die Beschaffung derjenigen Einrichtungen, welche geeignet waren, von Rom aus die Fäden der Regierung bis in die äußersten Provinzen zu leiten. — Die Worte

---

[1]) Historisch politische Blätter, Jahrgang 1858.

des Sueton: „et quo celerius ac sub manu annuntiari cognoscique posset, quid in provincia quaque gereretur, juvenes primo modicis intervallis per militares vias, dehinc vehicula disposuit, ut qui a loco eidem perferrent literas, interrogari quoque si quid res exigerent, possent“ [1]) geben die Grundlage zu der sichern Annahme, daß Augustus als Reformator der römischen Staatsposten anzusehen ist. Er mochte eingesehen haben, daß mit einem Wechsel der Boten und mit schriftlichem Verkehr der Regierungszweck nicht erreicht werden könne, deßwegen richtete er fahrende Posten ein, um Augenzeugen vernehmen und hören und die geeigneten Organe persönlich an Ort und Stelle abordnen zu können.

Daß Augustus die alten persischen Einrichtungen, die sich aus den Zeiten des Cyrus trotz der nachfolgenden stürmischen Zeiten in den nunmehr römischen Provinzen erhalten hatten, als Grundlage nahm, dafür spricht der ganze Typus der Anstalt. —

Wie unter Cyrus, so handelte es sich auch unter Augustus nicht um das Interesse der Unterthanen, sondern um das eigene; politische Gründe haben dort wie da das Institut in's Leben gerufen und erhalten.

Der kluge Imperator, welcher sich auf dem durch List und Gewalt erworbenen Thron noch immer nicht sicher genug fühlte, hatte hinreichenden Grund zum Mißtrauen gegen die nach allen Seiten versprengten Reste der besiegten republikanischen Partei [2]), welche noch manche Zuckungen von Freiheitsgefühl in

---

[1]) Sueton in August., cap. 49.

[2]) Hudemann, das Postwesen der römischen Kaiserzeit, Kiel 1866.

den Provinzen anzuregen und zu nähren wußte. So wurde die neue Einrichtung seinen Staatszwecken dienstbar und verschaffte ihm nicht nur die beste Gelegenheit, seine Befehle rascher an die Beamten gelangen zu lassen und eine exactere Regierung zu handhaben, sondern diente ihm auch als ein instrumentum regni[1]), d. h. im Speciellen als ein polizeiliches Mittel zur Entdeckung böswilliger Plane gegen seine Regierung, sowie zur Befriedigung seiner Neugierde.

Ganz in derselben Weise schilderte in späterer Zeit der byzantinische Historiker Procopius[2]) die Pläne und Absichten nicht nur des Augustus, sondern der ersten römischen Kaiser überhaupt hinsichtlich des Postwesens, indem er ganz wie Sueton berichtet, daß es vermittelst desselben den Kaisern möglich geworden sei, alle Vorfälle in den Provinzen zu erfahren, sowohl das, was die Feinde vorhätten, als auch zufällige Ereignisse, Empörungen und Aufstände in einzelnen Gegenden; ferner was die Statthalter und die übrigen Beamten betrieben, ganz besonders aber wären die abgesandten Boten benützt worden, um Befehle zur unverzüglichen Beitreibung von Steuern zu überbringen.

Auch die dem Augustus folgenden Kaiser behielten ihres Vorgängers Einrichtungen bei[3]) und haben, wie wir später sehen werden, je mehr bei den immer häufigeren Umwälzungen und bei der prekären Lage der einzelnen meist durch Militärgewalt zur Herrschaft gelangten Kaiser das persönliche Interesse

[1]) Pauly. Realencyclopädie des classischen Alterthums, Theil V pag. 1944.

[2]) Procop. Arcan. 30, pag. 161 ff.

[3]) Hudemann, Geschichte des Postwesens der römischen Kaiserzeit.

derselben in Betracht kam, desto eifriger dem Postwesen ihre Aufmerksamkeit gewidmet, ohne sich jedoch der Uebelstände, welche mit den Einrichtungen verbunden waren, recht bewußt zu werden.

Was nun die äußeren Formen und die Durchführung des römischen Postwesens anbelangt, so haben dieselben theilweise eine sehr verschiedene Auffassung gefunden; was die engherzige Beurtheilung der Einen dieser Anstalt an Beweglichkeit und Großartigkeit benahm, das hat die Beurtheilung Anderer wieder in so ferne zu viel gekünstelt, als man dem cursus publicus zu moderne Begriffe beigelegt hat. Ueberdieß aber haben die äußeren Einrichtungen des Dienstes meines Wissens noch nirgends eine eingehende, die Anstalt organisch zergliedernde Darstellung gefunden, so daß es wohl der Mühe lohnen wird, dies hiemit zu versuchen.

Ich werde mich hiebei strenge an die durch den codex Theodos. & codex Justinian. auf uns übergekommenen Gesetze über das römische Postwesen halten und hoffe, dadurch ein klares und wahrheitsgetreues Bild wiederzugeben.

Die ganze Materie über die äußere Organisation, die Formen des cursus publicus läßt sich in folgenden Punkten zusammenfassen:

1) welches war der Begriff und der Zweck des cursus publicus;
2) welche Anstalten dienten zu seiner Durchführung;
3) welches waren seine Betriebsmittel;
4) wie war der Verwaltungs- und Aufsichtsdienst eingerichtet; und
5) welches waren die hauptsächlichsten Betriebsvorschriften.

Erst nach Beleuchtung dieser 5 Punkte werde ich auf den weitern Verlauf der Entwicklung des cursus publicus und dessen Verfall wieder zurückkommen.

1. Begriff und Zweck des cursus publicus.

Mit dem Namen des cursus publicus bezeichneten die Römer den Organismus derjenigen Anstalten, welche an bestimmten Orten längs den Staatsstraßen errichtet, dazu dienten, mittelst Beförderung von Correspondenzen, Personen und Sachen durch eigens hiefür bestimmte Fahrzeuge und Thiere unter der Leitung besonders hiefür aufgestellter Beamten und Bediensteten den Geschäftsverkehr zwischen dem Kaiser und seinen Regierungsorganen, sei es in Civil- oder Militärangelegenheiten, zu unterhalten, d. h. der cursus publicus war die Staatspost der Römer [1]).

Der cursus publicus hatte also den Zweck, nicht nur Befehle des Kaisers an die Beamten der Provinzen, sondern auch die Meldungen und Berichte der Letzteren so schnell als möglich und so oft als nöthig zu vermitteln. Der cursus publicus beförderte daher nicht blos Correspondenzen, sondern insbesondere Gepäcke und Frachten und vor Allem Personen.

Für Staats- und Regierungszwecke gegründet und eingerichtet, sollte er auch ausschließlich nur solchen Zwecken dienen;

---

[1]) Codex Theodos. de cursu publ. Paratitlon: „cursus publicus certis locis in publico intinere, ad publicas necessitates expediendas constitutus erat."

Privatpersonen und Privatangelegenheiten waren von Anfang an ausgeschlossen [1]).

Das war der Grundsatz und die Norm für die Organisation dieser Anstalt, das die Grundidee, aus welcher sich alle ihre Formen erklären. Als solche publicae necessitates oder Staatsangelegenheiten sind bezeichnet: die Reisen des Kaisers, die Reisen derjenigen, welche zum Kaiser gerufen wurden, die Reisen der Militär- und Civilbeamten, wenn sie an ihren Wirkungskreis abgingen oder in Amtsgeschäften die Provinz bereisten; die Reisen der Gesandten des römischen Volkes oder des Senates oder der Abgeordneten fremder Völker ꝛc. ꝛc.

Für die Benützung des cursus publicus wurde von denen, die ihn benützten, nichts bezahlt[2]) eben weil man sich seiner auch nur in Staats- oder dienstlichen Angelegenheiten und unter gewissen Voraussetzungen und Bedingungen bedienen durfte, konnte oder mußte; es war daher auch durch Verordnungen, namentlich unter Valentinian, strenge dafür gesorgt, daß die Reisenden nirgends in dieser Richtung belästigt wurden. [3])

Wenn es vorkam, daß der cursus publicus auch von Andern und zu eigenen Privatangelegenheiten in Anspruch genommen oder gewährt wurde, so geschah dies nur ausnahmsweise, usurpabatur ex indulto principis, oder die ausgesetzte Strafe ließ nicht lange auf sich warten.

---

[1]) Codex Theodos. d. c. p. Paratitl. „Usus cursus publici publicis necessitatibus inserviebat seu publicis necessitatibus implendis."

[2]) Codex Theodos. d. c. p. l. XXXI.

[3]) Codex Theodos. d. c. p. l. XXI. & XXXI. und l. II. V. de Curiosis: „quare praediis et rapinis eorum, qui cursui publico deputati erant quasque nonnunquam exercebant, occurritur etc.

2. Die Anstalten des cursus publicus.

Die Anstalten, welche für den Dienst des cursus publicus errichtet und organisirt waren, befanden sich entlang der großen Staatsstraßen entweder in den Städten oder kleineren Unterwegsorten, oder waren, wenn auf große Entfernungen keine Ortschaften an der Straße lagen, eigens zu diesem Zwecke angelegt.

Die sämmtlichen Anstalten hießen Stationen (stationes) und unterschieden sich in mutationes und in mansiones.

Die Ersteren waren Wechselstationen (mutare), die Letzteren waren nur Raststationen (mansere); während die mutationes sich nur in Städten (civitatibus, oppidis) und größeren Ortschaften (vicis) befanden, waren die mansiones oft nur, wie vorerwähnt, einzeln stehende, aber für diesen Zweck errichtete Gebäude auf freier Landstraße. — Auf den Haupt-Stationen befanden sich 40 Pferde mit den entsprechenden Wagen; (Pancirolus und Bergier sagen: auf einer mutatio 20 und in der mansio 40 Pferde, was ich namentlich in letzter Beziehung deshalb nicht glaube, weil nach der Natur der mansiones als bloßen Rast- und Uebernachtungsstationen auch das Bedürfniß hiefür nicht vorhanden sein konnte.) —

Die Entfernung der einzelnen Stationen von einander betrug in belebten und frequenten Gegenden in der Regel 5 römische Meilen = $2^1/_2$ Stunden; in vereinsamten, weniger bevölkerten Gegenden oft 8—9 Meilen = $4^1/_2$ Stunden.

Die mansiones dagegen waren fast durchgehends je nach einer Tagreise angelegt und man mußte selbstverständlich meistens mehrere mutationes passiren, bevor man an eine mansio

kam; ebenso mußte man oft manche mansiones — denn dieser Ausdruck erscheint zugleich als eine Bezeichnung für eine Tagreise[1]) — im Rücken haben, bis man von einer Stadt zur andern gelangte. — Sowohl im Plinius, als im Herodot und namentlich aber in dem unter Kaiser Antoninus angefertigten itinerarium (einer Ortsentfernungstabelle, Meilenzeiger) sind die Wege und Entfernungen von einem Ort zum andern oft von ganzen Königreichen, in dieser Weise nach mansiones abgemessen. — Während nun die mutationes, die sich, wie erwähnt, nur in größeren Ortschaften und Städten befanden, ohnehin Alles boten, um den Reisenden aufzunehmen und wenn nöthig zu beherbergen, waren die mansiones eigens vom Staate hiefür eingerichtet und wahrscheinlich verpachtet. Es fehlte daher nirgends an Stallungen und Remisen, und daß Küche und Keller wohl bestellt war, werden wir später sehen; hier sei nur bemerkt, daß auch die römischen Kaiser bei ihren Reisen häufig in solchen Mansionen übernachtet haben, wie dies geschichtlich z. B. dadurch erwiesen ist, daß Kaiser Titus bei einer Reise auf der ersten mansio erkrankte — und Kaiser Aurelian ist bei Zenophorium, eine mansio zwischen Heraclea und Byzanz, ermordet worden. — Uebrigens haben die Kaiser allerdings auch oft bei ihren Reisen ihre eigenen Meubels, Geschirre ꝛc. vorausgeschickt, um das für den gewohnten Luxus Erforderliche nicht zu entbehren.

---

[1]) von Beust, Ueber Posten und Post-Regal. Band I. pag. 212.

3. Die Betriebsmittel des cursus publicus.

Das Betriebsmaterial des cursus publicus bestand in Pferden, Eseln, Maulthieren und Ochsen, sowie den entsprechenden Gattungen von Fahrzeugen. Wie sich der cursus publicus nur in publico intinere bewegte, wie die Anstalten nur an den Staatsstraßen und auf Staatsgrund und Eigenthum erbaut und eingerichtet waren, so war auch das gesammte Betriebs-Material nach gegebenen Vorschriften nur auf den Stationen in locis publicis untergebracht. Sämmtliche für den cursus publicus bestimmten Thiere waren animalia publica; die Pferde hießen im Allgemeinen equi cursuales oder equi cursui publico deputati. Speciell hieß das nur zum Reit- und Courierdienst verwendete Pferd: veredus, und der, welcher sich dessen bediente, hieß veredarius; sein Amt, sein Geschäft hieß veredaria functio. —

War ein Pferd zum Gepäcktragen bestimmt, so hieß dasselbe parhippus oder avertarius (von averta der Mantelsack[1]).

Von den übrigen Thieren ist wenig zu sagen, sie wurden lediglich zum Fahrdienst verwendet, und zwar die Maulthiere und Esel wie die Pferde in vehiculis zum velox cursus, die Ochsen dagegen ausschließlich zum cursus vehicularis tardi gradus. —

Was die Wägen anbelangt, so kamen auch hier verschiedene Gattungen, je nach der Art des cursus in Verwendung:

---

[1]) Cod. Theodos. d. c. p. L. XIV: Gothofredus sagt: parhippus ad gravem avertam ferendam destinatus et usurpatus erat, veredus vero et vehiculum ad gestationem hominis.

a) die reda, auch reda cursualis oder bloß vehiculum auch carpentum genannt; die reda hatte in früheren Zeiten 2, später auch 4 Räder; die zweirädrigen dienten besonders für die veredarii; die Benennung carpentum bezog sich namentlich auf die 4-rädrigen redae.

b) die birota oder der carrus, ein 2-rädriges Fahrzeug (*δίκυκλον*).

c) die clabula, woher auch cursus clabularis, war eine Art Leiterwagen und gehörte nur für den schweren Zug.

Daß dieses Fahrzeug eine Art Leiterwagen oder ein Wagen, dessen Kasten aus Weiden oder Ulmen geflochten war, gewesen sein mußte, darauf deutet wenigstens der Name clabula oder clavula quae est talea, vel ramus ex arbore decisus, wie Gothofredus sagt[1]).

Je nachdem die eine oder andere Gattung dieses Betriebsmaterials zur Verwendung kam, hatte auch der cursus publicus einen verschiedenen Charakter und verschiedenartige Benennungen.

Die richtigste Ausscheidung ist wohl die in velox cursus und cursus tardigradus oder clabularis.

Es gibt viele, welche nur cursus vehicularis und cursus clabularis ausscheiden; dies ist jedoch offenbar irrig, denn vehicularis cursus war jeder, sobald ein Fahrzeug in Verwendung kam.

---

[1]) Cod. Theodos. de c. publ. S. XXIII.

Eine ausführliche Beschreibung der Fahrzeuge, sowie auch Einiges über den curs. publ. der Römer findet sich in dem sehr umfangreichen, fleißigen und verdienstvollen Werke von Joh. Christ. Ginzrot, die Wägen und Fahrwerke der Griechen und Römer. München 1817. I. Bd.

Zum *velox cursus* gehörte:

a) der cursus per veredos,

b) der cursus per redas.

Zum *cursus tardigradus* gehörte:

a) der cursus per clabulas oder

b) der cursus per angarias,

weßhalb letztere beide auch schlechthin **cursus clabularis** oder nur angariae genannt wurden.

Während also zum **velox cursus**

ad a. nur Pferde, und zwar meistens Reitpferde,

ad b. Pferde, Maulesel und Esel gehörten, waren im cursus tardigradus oder clabularis *ad a.* und *b.* nur Ochsen angespannt.

Daß aber der cursus angarialis oder angariae mit cursus clabularis vollkommen identisch war, geht aus einer Stelle des Gesetzes XXIII de cursu publ. „de procuratoribus cursus clabularii hervor, und die angariae waren schon lange vor Entstehung des cursus publicus den Römern eine ebenso bekannte als unbeliebte Einrichtung. Das Wort, dessen Bedeutung und Anwendung war von den Persern zu den Römern gelangt, wie dort die kaiserlichen Boten *ἄγγαροι* hießen, und der Zwang, wenn Jemand diesen Boten Dienste leisten mußte, *ἀγγαρεύειν* oder angariare hieß, so nannte auch das römische Volk die Frohndienste und Frohnfuhren, die Vorspanndienste, die bei Militär- und Staatstransporten geleistet werden mußten, „angariae“.

Außer diesen obenangeführten Betriebsmitteln hatten sich die römischen Gesetze auch noch andere für den **cursus publicus** dienstbar zu machen gewußt — das waren die **equi agminales**,

die paraveredi und parangariae. Diese, wiewohl mit dem cursus publicus aufs Innigste verbunden, gehörten **nicht** zum cursus publicus, sie waren keine animalia publica, befanden sich nicht auf den Stationen des cursus publicus, sondern waren Privat-Eigenthum.

Nachdem aber der cursus publicus sich nur in intinere publico bewegte, und die Stationen nur auf den Hauptstraßen angelegt waren, so waren die Unterthanen gehalten, diejenigen Personen oder Transporte, welche mittelst des cursus publicus angekommen und dem Zwecke ihrer Bestimmung gemäß von der Hauptstraße ab in Seitenwege einzulenken hatten, mit ihren Privatgespannen weiter zu befördern.

Wer laut der evectio per veredos oder per redam kam, hatte auch beim Ablenken vom cursus publicus „paraveredos" zu beanspruchen, ebenso mußten die Transporte, welche mittelst des cursus clabularis oder angarialis kamen, durch parangarias weiter befördert werden.

Daß die agminalia und paraveredi keine Koppelpferde oder Handpferde oder Beipferde, und die parangariae keine Beichaisen oder Beiwägen waren, wie man sie so häufig erklärt findet, sondern daß sie lediglich der obenerwähnten Bestimmung zu dienen hatten, dies geht ganz deutlich und klar aus einer Verordnung des Kaiser Constantin des Großen vom Jahr 326 hervor[1]), welcher die Requisition derselben theilweise verbietet, weil sie die **Unterthanen** zu sehr beschwerte, und ihre Vermögenskräfte oft bis aufs Tiefste erschütterte. Gothofredus

[1]) Cod. Theodos. de cursu publico L. III. De agminalium seu paraveredorum exactione et usurpatione, quibus ea et quatenus pateat, vel non.

sagt in dem Commentar zu diesem Gesetz: ex omnibus legibus apparet, agminales equos exactos fuisse a provincialibus, et quidem ex possessionibus seu patrimoniis atque ideo inter munera patrimonii fuisse. Et quidem quod haec lex sola docet, exactos et usurpatos, ubi a publico itinere aliqua militari via devertendum erat, ubi scilicet evectio seu cursus publicus *non erat*, unde iidem et paraveredi promisque dicti.

Daraus geht hervor, daß die agminalia gleichbedeutend mit paraveredi waren und daß diese, sowie die parangariae nicht auf den Hauptstraßen, wo der cursus publicus sich bewegte, sondern auf den Seitenwegen benützt wurde; paraveredi enim, heißt es weiter, sive agminales a veredis non magnitudine distabant, verum exactione et loco, quia veredi in *viis publicis* paraveredi seu agminales ut parangariae in militari seu transversali et obliqua via et canali; — d. h. der Unterschied zwischen den equis agminalibus und paraveredis bestand nicht in der Menge (weil einzelne alte Schriftsteller auch die Definition damit zusammenstellten, daß sie in Haufen oder koppelweise zusammengetrieben worden seien), sondern in der Art und Weise wie und wo sie requirirt und benützt wurden.

Unter Kaiser Constantin wurde die Requisition der agminalia und paraveredi durchaus verboten[1]).

Derjenige, welcher sie forderte, sollte ebenso wie derjenige, der sie abgab, gestraft werden, ausgenommen waren nur eine

---

[1]) Codex Theodos. Lex VII. „de paraveredorum exactione omnibus praeterquam agentibus in rebus interdicta.

Classe der Aufsichtsbeamten (die curiosi) und auch diese sollten nur in dringenden Fällen Gebrauch davon machen. Als Grund des Verbots gibt das Gesetz selbst an: „quod paraveredorum exactio patrimonia multorum evertit et pavit avaritiam nonnullorum“, d. h. weil die Requisitionen der Paraveredi das Vermögen Vieler zerrüttet und die Habsucht in vielen Fällen begünstigt. —

Wie ganz unendlich die Unterthanen des römischen Reiches durch die Stellung der veredi, paraveredi und parangariae gedrückt und gequält wurden und wie sehr diese Last an ihrem Vermögen sog, beweisen die Gesetze selbst, weil sie alle ohne Ausnahme darauf bedacht sind, die Kräfte der Provinzialen möglichst zu schonen. So hob ein Gesetz des Kaiser Julian im Jahre 363 den Dienst der veredi und paraveredi in Sardinien auf[1]). Dagegen mußte dort der cursus angariarum entsprechend verstärkt und gehörig dislocirt werden; (pro locorum situ atque itineris qualitate tantum numerum angariarum collocari opportere) um die ärarialischen Transporte (namentlich die Getreidesendungen) ohne Stockung des Verkehrs zu den Häfen verbringen zu können. Julians Gesetze wurden auch damals schon in dieser Richtung consultissimae genannt.

Kaiser Honorius erließ in den Jahren 400[2]), 401[3]) und 403[4]) drei Gesetze, deren jedes die Beschränkung der paraveredi und parangariae im Auge hatte.

---

[1]) Cod. Theodos. de cursu publico Lex XVI. „ne provincialium status in Sardinia subruatur, cursum veredorum seu paraveredorum penitus amputari opportere decernimus“ etc.

[2]) Cod. Theodos. de curs. publ. Lex LIX.

[3]) Cod. Theodos. de curs. publ. Lex LXIII.

[4]) Cod. Theodos. de curs. publ. Lex LXIV.

Im ersteren verordnete er, daß Jeder, der eine parangaria benützte, ohne hiezu berechtigt zu sein, für jedes Thier ein Pfund Gold Strafe zu bezahlen habe. Im Jahre 401 erschien das Gesetz: „de paraveredis et parangariis a provincialibus non exigendis nisi duobus casibus“, namentlich im Falle nachgewiesener Berechtigung und nur im öffentlichen Dienst. Das Gesetz beginnt: „Quoniam multos perspeximus inlicita praesumptione paraveredos vel parangarias postulare, hac lege sancimus etc. —

Aus diesem Gesetz allein ist der Mißbrauch ersichtlich, der mit dem cursus publicus getrieben wurde.

Mit dem dritten Gesetz wurde das Institut der paraveredi in Afrika gänzlich aufgehoben, nachdem dort der cursus publicus ohnehin nur durch Sammlungen der Provinzialen aufrecht erhalten bleiben konnte.

Für den Dienst der paraveredi und parangariae gab es keine bestimmten Stationen; man bediente sich ihrer so lange, bis man wieder zu einem größeren Orte kam, wo man neue Pferde oder Thiere auftreiben konnte [1]).

In zweiter Linie ist noch zu bemerken, daß oft auch die Schiffe, sei es auf Flüssen oder auf dem Meere, als Ergänzungsmittel des cursus publicus zu Hülfe genommen wurden,

---

[1]) Guérard, Polyptyque de l'abbée Irminon; (Tom. I pars II §. 431.) Chez les Romains les personnes, qui se servaient de „paraveredi“ en changeaient nécessairement au moins tous les jours et même plusieurs fois par jour, puis quelles voyageaient avec rapidité, comme elles qui se servaient des veredi; le systeme des relais ne devait pas moins être en usage pour les routes secondaires et même pour les chemins de traverse, que pour les routes de première classe. —

allein zum cursus publicus gehörten sie nicht, und wenn auch viele Schriftsteller von „Postschiffen" sprachen, so glaube ich doch in Hinsicht auf die Organisation des cursus publicus, der nur in intinere publico, in publica via sich bewegte, die Schifffahrt übergehen zu können, wenn es gleichwohl auch selbstverständlich ist, daß gerade Flöße und Schiffe überall, wo es nur immer möglich war, in Anspruch genommen wurden.

4. Verwaltungs= und Aufsichtsdienst.

Das Verwaltungs=, Aufsichts= und Betriebspersonal umfaßte eine große Menge von Chargen.

Alle möglichen Civil= und Militär=Aemter und Würden waren in den verschiedenen Zeitläuften des Bestandes dieser Anstalt namentlich für den Verwaltungs= und Aufsichtsdienst verwendet.

Alle aber lassen sich in 3 Rangstufen zusammenfassen und zwar:

a) in niedere Bedienstete, die mit der Pflege der Thiere und Instandhaltung der Wägen auf den Stationen beschäftigt waren,

b) in solche, die schon mehr die Aufsicht über den Vollzug der kaiserlichen Verordnungen zu führen hatten und

c) in jene, welchen die Oberleitung über das Ganze anvertraut war.

Zur ersten oder niedersten Rangstufe gehörten die hippocomi, muliones, mulomedici und carpentarii. Die hippocomi sunt, qui curam equorum gerunt, qui cursu

publico utentibus adjunguntur curaturi animalia et revecturi postea veredos ad suam mansionem, seu mutationem[1]), d. h. sie mußten die Reisenden begleiten bis zur nächsten Station, um die Pferde wieder zurückzubringen. Da es im ebencitirten vom Kaiser Theodosius erlassenen Gesetze ausdrücklich heißt: curam equorum gerunt und veredos revecturi, so scheinen die hippocomi ausschließlich nur den veredariis mitgegeben worden zu sein, während die muliones mehr für den Fahrdienst verwendet waren. Gleichviel, jeder hatte in der Regel 3 Pferde oder 3 Thiere zu warten.

Die mulomedici hatten den Veterinärdienst und den Hufbeschlag zu besorgen. Den carpentariis war die Obhut über die Reparatur und Instandhaltung der Fahrzeuge anvertraut. Diese untersten Bediensteten erhielten Unterhalt und Kleidung vom Staat, und es war ihnen daher strenge verboten, für ihre Dienstleistungen Etwas von den Reisenden zu verlangen oder anzunehmen[2]).

Die zweite Rangstufe bildete das Aufsichtspersonal bei den Stationen; zunächst waren es die mancipes; ihr Amt hieß mancipatus. Sie hießen auch mancipes cursus publici, mancipes locorum, praepositi mansionum, auch praefecti vehiculorum; sie waren die eigentlichen Stationsvorstände.

Es wurden womöglich kluge, vorsichtige, wohlhabende und in ihren Diensten bereits treu befundene Leute erfordert, denn sie mußten Sorge tragen, daß

a) Niemand die Anstalt benütze ohne nachgewiesene Berechtigung, oder daß nicht eine andere Art des cursus abge-

---

[1]) Cod. Theodos. Lex XXXVII.

[2]) Cod. Theod. de curs. publ. L. XXI. u. XXII.

geben werde, als die gewährte, z. B. nicht statt des cursus clabularis der velox cursus,

b) daß das nothwendige Futter immer vorhanden und auch dem Vieh in der vorgeschriebenen Quantität und Qualität gereicht werde,

c) daß das Vieh nicht weiter fortgenommen und benützt werde, als es sich gehöre,

d) daß die neueingestellten Thiere zum Dienst des cursus publicus gehörig zugeritten, resp. eingefahren werden.

Das Amt der mancipes war ein munus personale und dauerte 5 Jahre, nach deren Ablauf ein manceps seiner Dienstleistung entbunden und unter die perfectissimos gerechnet wurde.

Dadurch erhielten sie nämlich das Privilegium, daß weder sie noch ihre Kinder um eines Verbrechens willen verfolgt, noch gemeinen Strafen unterworfen werden konnten; d. h. sie sollten weder an den Galgen gehängt, noch auf die Galeeren verdammt, noch lebendig verbrannt werden dürfen.

Ein Gesetz[1]), von Gratian im Jahre 381 gegeben und von Theodosius bestätigt, verlieh denselben diese Begünstigung, ein Zeichen, daß der Mangel an geeigneten Individuen für diesen Dienst sehr groß war.

Wenn solche Privilegien verliehen werden mußten, um brauchbare und verläßige Individuen für diesen Dienst zu gewinnen, so geht daraus der Beweis hervor, daß die Zahl derer,

---

[1]) Cod. Theodos. L. XXXVI.: „de mancipibus cursus publici, de spacio hujus muneris, de emansionis tempore, de privilegiis post mancipatum“.

welche den Dienst gewissenhaft verrichteten, eine sehr geringe gewesen sein muß. Einem andern frühern Gesetze des Kaiser Valentinian (v. J. 364) zufolge scheinen auch arge Mißbräuche und Unterschleife vorgekommen zu sein, und wer weiß, welche unfreiwilligen Steuern die Reisenden an manchen Stationen zu zahlen hatten, wenigstens sagt dieses Gesetz: „competenti ratione prohibemus, ne hi qui familiae praesunt (nämlich die mancipes) novum rapinarum ac fraudium genus exerceant, ut pro rotarum tritura ac ministeriis pecuniam ab angariarum praebitoribus poscant". — Das Gesetz spricht noch obendrein von einer neuen Methode von Betrug und Erpressung, also müssen andere vorher schon bekannt und in Schwung gewesen sein.

Die Lasten des Dienstes waren allerdings auch sehr groß; zunächst die große Verantwortung, Alles herbeizuschaffen, was der cursus publicus benöthigte, und zwar stets kämpfend gegen den Widerwillen der sich widerstrebenden Provinzialen, denen die Verpflichtung zur unentgeltlichen Lieferung schon lange eine Last geworden war, dann aber selbst von der Gehässigkeit der Provinzialen vielleicht ohne Schuld verfolgt und angefeindet und überdieß von den curiosis und übrigen Oberaufsehern in Allem mißtrauisch bewacht, konnte es nicht anders kommen, als daß der Kaiser im Verlaufe der Zeit selbst zwangsweise andere ausgediente Beamte für diesen Dienst verwenden mußte.

Wie strenge der Dienst selbst gehandhabt werden sollte, ist wohl aus ebendemselben Gesetz (L. XXXVI.) ersichtlich, da die Beamten nach demselben innerhalb 30 Tagen nur je einen Tag sich vom Dienst entfernen durften, — nec intra triginta dies amplius (nämlich die) cuiquam liceat ex mutatione discedere;

quod si quis supra praescriptum numerum dierum ab statione quam receperit, excesserit, capitali animadversione puniatur.

Die ebenerwähnten Begünstigungen scheinen gegenüber den Unannehmlichkeiten des Dienstes Wenige verlockt zu haben, sich herbeizulassen. Der Dienst selbst nahm gerade zu dieser Zeit ungeheure Dimensionen an und die mancipes der einzelnen Stationen konnten den Anforderungen desselben nicht mehr gerecht werden; namentlich war es die Benützung des cursus clabularis, welcher auch jenen der parangariae zumeist im Gefolge hatte, der die Controle erschwerte, und am meisten Unsicherheit des Dienstes und Unregelmäßigkeiten, damit aber auch die meisten Ungerechtigkeiten und Bedrückungen des Volkes herbeizog.

Valentinian stellte nun für den cursus clabularis im Jahre 365 eigene Aufsichtsbeamte an, die procuratores cursus clabularii[1]).

Die Aufstellung dieser zweiten Aufsichtsbeamten neben den mancipes veranlaßte wohl bei dem Mangel an tauglichen Individuen den Kaiser Valentinian auch die curiales (die vielleicht nach den heutigen Einrichtungen mit den Gemeindebeamten zu vergleichen wären) herbeizuziehen, nachdem die emeriti officiorum ohnehin schon in Anspruch genommen waren.

Unter Gratian (375) wurden die procuratores selbst aus der Reihe der officiales genommen. —

Unter Valentinian II. war die Besetzung dieser Stellen dem praefecto praetorio überlassen; er hatte zu entscheiden, ob sie „in singulis mansionibus“ oder „longius“ aufgestellt werden

---

[1]) Cod. Theodos. d. curs. publ. Lex. XXIII.

sollten; es hätte daher auf frequenten Cursen je ein Procurator die sämmtlichen Stationen von einer mansio bis zur andern, auf weniger frequenten Routen die sämmtlichen Stationen zweier oder mehrerer Routen mansiones oder Tagreisen zu überwachen und zu inspiciren gehabt. — Allein auch diese Einrichtung bewährte sich nicht und die procuratores cursus clabularii scheinen bald wieder verschwunden zu sein, denn die Gesetze XLII. „de mancipibus cursus publici, quinam elegendi“ vom Jahre 382 und XLVI. v. J. 392, beide von Theodosius, zeigen wie sehr man noch immer mit dieser Beamten-Categorie in Verlegenheit war, so daß ein weiteres Gesetz, welches ebenfalls im Jahre 392 erschienen, geradezu verordnete[1]) im Falle Bedürfens die mancipes sogar zwangsweise aus der Reihe der curiales zu nehmen, wie dies schon ausnahmsweise im Orient hatte geschehen müssen. Allerdings ließ Theodosius diese Maßregel mit möglichster Schonung durchführen, denn die Auswahl geschah „pensata locorum, hominum et facultatum qualitate“; locorum nämlich in so ferne, als nicht für die nächstgelegene mutatio die weitest entfernt wohnenden curiales deputirt werden sollten; hominum in so ferne, als Geschicklichkeit, Integrität des Charakters ꝛc. berücksichtigt wurden — und facultatum, so daß hauptsächlich nur die vermöglicheren und wohlhabenden herbeigezogen wurden, nicht daß die drückende Armuth schon von vorneherein wieder Veranlassung böte zu Unregelmäßigkeiten und Belästigungen des cursus publicus.

---

[1]) Cod. Theodos. de cursu publ. Lex. LI. „de mancipibus cursus publici e curialibus eligendis et quaenam in his observanda“.

Unter Kaiser Honorius wurden (im J. 404)[1]) wieder alle Stationen mit nur je einem manceps besetzt, nachdem sich die Theilung der Aufsicht wegen Mangel an geeigneten Personal nicht durchführen ließ.

Nach von Beust[2]) sollen unter den mancipes auch die stratores gestanden haben, soweit dieselben nämlich als stratores cursuales für den cursus publicus in Verwendung genommen waren.

Diese wurden nämlich der schola palatina entnommen und in die Provinzen zur Ueberwachung des Pferdebestandes geschickt; sie hatten die Remontirung der Pferde und des Viehes zu leiten und darüber zu wachen, daß sie auch für den Dienst brauchbar gemacht wurden.

Zu den geschäftigsten Aufsichtsbeamten gehörten die „agentes in rebus“; diese in einer Militärschule gebildet, waren insbesondere für den cursus publicus verwendet; unter denselben gab es wieder verschiedene Rangstufen, darunter die deputati, die curiosi oder curagendarii.

Die curiosi auch judices curiosi genannt, erfüllten namentlich die wichtigste Aufgabe; sie waren beständig auf Reisen, verbrachten kaiserliche Befehle an die Statthalter der Provinzen und brachten Meldungen von diesen an den Kaiser zurück; gleichzeitig inspicirten sie den cursus publicus. Als die schola agentium nicht mehr für den Bedarf der Candidaten ausreichte,

---

[1]) Cod. Theod. d. c. publ. Lex. LXV. „de mancipibus per stationes singulas conlocandis“.

[2]) von Beust, Postregal Band I. pag. 235.

wurden auch solche, welche bereits ein anderes Amt bekleidet hatten, für diesen Dienst verwendet.

Der Dienst hatte durch und durch einen polizeilichen Charakter und was ihre Beliebtheit anbelangt, so waren sie vollkommen an die Stelle der früheren frumentarii getreten.

Die schola agentium hieß bald bonorum virorum collegium, bald traf sie der wenig ehrende Vergleich: pestilens genus frumentariorum, quorum agentes in rebus simillimi sunt". —

Die curiosi hießen auch exploratores, weil sie Alles, was irgendwie von Bedeutung war, an den Kaiser zu verbringen hatten.

Mit der Ausdehnung des cursus publicus wurden in jeder Provinz 2 agentes für beständig aufgestellt; unter Arcadius und Honorius wurde diese Zahl auf je einen in jeder Provinz reducirt, und zuletzt wegen der vielfachen Verläumdungen und Bedrückungen, durch welche sie namentlich die entfernteren Provinzen verfolgten, zuerst in Afrika, dann in Dalmatien und zuletzt ganz abgeschafft.

Die dritte Rangstufe nahm das Oberaufsichtspersonal ein, welches aus den proconsules, und retores provinciarum, dem magister equitum und peditum, dem magister officiorum und zuletzt dem praefectus praetorio bestand.

Das waren die zunächst Betheiligten und mit der Aufsicht und Leitung des cursus publicus betrauten Chargen, wiewohl mit dem Wechsel der Zeiten und unter verschiedenen Regierungen der Kaiser auch oft andere Beamte, wenngleich nur ausnahmsweise mit diesem Dienste betraut waren.

5. Die Betriebsvorschriften.

Der Betrieb des cursus publicus selbst wird am besten durch die Dienstesvorschriften gekennzeichnet, welche durch die Verordnungen und Gesetze der Kaiser theils für einzelne, theils für alle Provinzen in den verschiedenen Jahren erlassen wurden; in manchen dieser Gesetze spiegelt sich nicht blos die Organisation der ganzen Anstalt, sondern auch der Character der Zeit.

1. Als oberstes Gesetz für den ganzen Betrieb galt die Regel: „Nach eigenem Gutdünken konnte Niemand sich des cursus publicus bedienen"; Jeder mußte vielmehr hiezu legitimirt sein. Diese Legitimation, dieser Reisepaß, welcher zur Benützung des cursus publicus berechtigte, hieß diploma; erst nach Vorzeigen dieses Diplomes oder Patentes konnte eine evectio stattfinden; im Verlauf der Zeiten, nämlich von Constantin an, ward diese diploma selbst evectio genannt und erscheint mit dieser gleichbedeutend [1]).

Die evectio war auf doppelt zusammengelegtes Papier oder Pergament geschrieben.

Zur Ausstellung der diplomata waren ursprünglich nur sehr wenige berechtigt, zumeist hatte sich der Kaiser selbst diese Gnade vorbehalten und nur ausnahmsweise war sie den prae-

[1]) Guérard, Polyptyque de l'Abée Irminon, tom. I. p. II. §. 424. „Nul ne pouvait fair usage des „veredi" ni des „paraveredi" sans une autorisation speciale nommée „evectio" emanée de l'emqereur, du préfet du prétoire, ou du préfet de la ville et contenant avec le nom du fonctionaire public à qui elle était remise, le temps qu'elle devait lui servir et le nombre de chevaux qui lui était accordé.

fectus praetorio übertragen. Unter Trajan konnten auch die rectores provinciarum solche ertheilen, bis vor den Zeiten Constantin des Großen selbst die Proconsuln in den Provinzen, die Proprätoren, die praesides, judices, duces und vicarii dieses Recht erhielten.

Unter und nach Constantin dem Großen aber wurde dieses Recht wieder eingeschränkt, und zwar ertheilte sie nur:

1) der Kaiser selbst,
2) der praefectus praetorio,
3) der magister officiorum,
4) endlich der praefectus urbi, jedoch nur ausnahmsweise und in dringenden Angelegenheiten, insoferne sie Staatsgeschäfte berührten.

Dagegen ward dieses Recht abgesprochen dem magister equitum, den vicariis, den rectoribus provinciarum, den Richtern in den Provinzen, außer wenn species largitionales[1]) eingeliefert werden sollten.

Ebenso durften auch die consulares oder praesides, die comites limitum und duces keine mehr ausstellen.

Viele Gesetze, namentlich unter Julian, Gratian, Valentinian, Theodosius, Arcadius und Honorius weisen das Recht zur Ertheilung der evectio ausschließlich dem praefectus praetorio zu. —

Mehr als 16 Gesetze dieser Kaiser entspringen einem und demselben principiellen Streben, den cursus publicus durch

---

[1]) Ad species largitionales transferendas veluti aurum, argentum vestes militares, cum necessitas publica suaderet, praefecto urbi, vicario et praesidi evectionum faciendarum jus erat.

Beschränkung der Ertheilung von evectiones zu erhalten und es ist aus mehr als einem derselben zu erkennen, wie rasch der cursus publicus zu jenen Zeiten schon seinem Verfall entgegenging.

Der Mißbrauch, der mit den evectiones getrieben wurde, muß weit ausgedehnt worden sein, und gerade um die schlechte Organisation der Anstalt zu zeigen, wird es von Interesse sein, wenn ich einzelne der hierauf bezüglichen Gesetze näher berühre, was ich für um so nothwendiger halte, als mich das Nachschlagen der Citate Anderer zu der Ueberzeugung führte, daß man sich selten darauf verlassen kann.

Nachdem, wie schon angedeutet, unter Constantin dem Großen der Mißbrauch in der Benützung des cursus publicus, resp. in der Ausstellung der evectiones und diplomata auf's Höchste gestiegen war, erschien unter Constantin die erste hierauf bezügliche Verordnung [1]), welche den rectoribus provinciarum das Recht, Evectionen auszustellen, entzog. Das Gesetz sagt: Jamdudum Nostrae Clementiae jussa existunt, ut rectoribus provinciarum evectionum faciendarum copia denegetur, quoniam cursui publico magna infertur pernicies, si haec licentia latius panderetur etc.

Es war also bereits anerkannt, daß durch weitere Ausdehnung der Gewährung von evectiones dem cursus publicus ein großer Schaden erwüchse; nur bei Transporten der species largitionales [2]) durften die rectores noch Evectionen aus-

[1]) Cod. Theod. d. curs. publ. Lex V.
[2]) Cod. Theod. d. curs. publ. Lex XIII.

stellen, weil sie zu den rebus „maxime necessariis" gehörten, welche keinen Aufschub erleiden dürfen.

Das nächste Gesetz[1]), welches im folgenden Jahre (363) vom Kaiser Julian in diesem Betreffe erlassen wurde, schränkte die Befugniß zur Ertheilung von Evectionen noch mehr ein und entzog die Berechtigung dazu auch den vicariis, praesidibus und consularibus, nachdem trotz der Verordnung des Constantin die eingerissenen Mißbräuche nicht aufhörten und namentlich die Bischöfe bei ihren Reisen zu den Concilien ihre bisher genossenen Vortheile nicht aufgeben wollten.

Auch dieses Gesetz gewährt einen tiefen Einblick in die Desorganisation des cursus publicus; es lautet:

„Quoniam cursum publicum fatigavit quorundam imoderata praesumptio et evectionum frequentia, quas Vicaria potestas et Praesidum atque Consularum officia prorogare non desinunt, curam ac sollitudinem hujus rei nos subire conpulsi, faciendarum evectionum licentiam cunctis abduximus. Exceptis igitur vobis nulli evectionem licebit facere de cetero. — Sed ut necessitates publicae impleantur, Vicariis denas vel duodenas evectiones manu mea praescriptas ipse permittam. Praesidibus vero binas annuas faciat Vestra Sublimitas, quibus ad separatas provinciarum secretasque partes necessariis ex causis Officiales suos dirigere possint. Sed his quoque Nostra etiam mansuetudo evectiones singulas dabit, ut ad nos referre possint, cum id fieri necessitas quaedam exegerit."

---

[1]) Cod. Theod. d. c. p. Lex XII.

Kaiser Julian suchte also den Mißbräuchen kräftigst entgegen zu treten und will lieber, damit die Geschäfts- und Inspectionsreisen der Provinzialbeamten nicht aufgehalten und verzögert würden, den vicariis 10 oder 12 Evectionen des Jahres zusenden lassen, während den praesides 2, für das ganze Jahr lautende vom praetor ausgestellt werden sollten, damit sie ihre Unterbeamten im Falle Bedürfens da und dorthin entsenden konnten. Die Evectionen für die praesides selbst aber wollte sich der Kaiser wieder selbst vorbehalten für jene Fälle, wenn dieselben an den Kaiser Berichte zu erstatten sich in der Lage befänden[1]).

Diese Verordnungen hatten noch immer nicht den gewünschten Erfolg, wenigstens nicht für die Dauer; denn einige 20 Jahre später, nämlich im Jahre 382, 384, 389 und 393 erschienen unter Kaiser Theodosius fünf weitere Gesetze in demselben Betreffe; in dem einen[2]) wird den vicariis, rectoribus und judicibus wiederholt die Befugniß entzogen, Evectionen auszustellen und den Beamten zugleich eine Norm vorgeschrieben, wie viel Thiere sie bei ihren Dienstreisen beanspruchen dürften; so sollten einem vicarius oder judex 30 Esel oder 10 Pferde, einem comes rei militaris 4 Pferde cum parhippo, einem tribunus militum nur 3 Pferde, den domesticis protectoribus und agentibus in rebus 2 Pferde gewährt werden.

In einem andern[3]) vom Jahre 384 verbot er die Benützung des cursus publicus allen (Civilbeamten) mittelbaren

---

[1]) Cfr. Cassiodorus epist. 5 lib. 5 de var.

[2]) Cod. Theod. d. c. p. Lex XL und XXXVIII, vergleiche auch Cod. Just. Lib. XII tit. LI. 9.

[3]) Cod Theod. d. c. p. Lex XLIV.

Beamten und Bediensteten (nullus evectione utatur privatus tametsi valuerit impetrare[1]); selbst wenn sie eine evectio zu erlangen wußten, sollten sie doch von der Benützung des cursus publicus ausgeschlossen bleiben[2]).

In einem weiteren Gesetze[3]) vom Jahre 389 wurden die comites, die tribuni militares, die domestici protectores und agentes von der Benützung des cursus vehicularis ganz und gar ausgeschlossen und war ihnen nur mehr der cursus per veredos zugänglich und im letzten[4]) Gesetze vom Jahre 393 wurde die Ausstellung der Evectionen überhaupt nur mehr dem praefectus praetorio gestattet.

Alle diese Gesetze wurden erlassen in der besten Absicht, den cursus publicus zu erhalten; allein die ungeheuere Ausdehnung des Reichs hatte auch den cursus publicus zu einer colossalen Anstalt gemacht, die, den Keim der Krankheit schon in ihren Principien mit sich tragend, unfehlbar ihrer Auflösung entgegen gehen mußte, je weiter eben und je allseitiger derselbe mißbraucht wurde.

Auch die Kaiser Honorius und Arcadius strengten sich an, mittelst Gesetze die Anstalt zu erhalten, namentlich hatte Honorius zehn Verordnungen in diesem Betreffe erlassen, und Gothofredus macht selbst im Commentar zu einem derselben (L. LIII.)

---

[1]) Cod. Just. Lib. XII. tit. LI. 11.

[2]) Selbstverständlich sind hier unter privatus nicht Privatleute im heutigen Sinne zu verstehen, denn für diese war ja ohnehin von Anfang an der cursus publicus nicht zugänglich, sondern es sind die privata officia, im Gegensatz zu den magistratus gemeint.

[3]) Cod. Theod. d. c. p. L. XLIX.

[4]) Cod. Theod. d. c. p. L. LII.

die Bemerkung, es sei aus diesem Gesetze ersichtlich: quantopere tum collapsus fuerit cursus publicus" und „quam validis remediis eum Honorius erigere fatigerit."

Ich erwähne noch vor Allem das Gesetz vom Jahr 395, durch welches die Benützung des cursus publicus auch den hochgestelltesten Beamten ꝛc. ꝛc.[1]) (illustribus quoque viris evectionum et cursus publici usurpandi jus adimitur) entzogen wird; ausgenommen waren nur noch diejenigen, welche der Kaiser selbst zu sich rufen ließ, und die Gesandten des römischen Volkes, des Senates und jener der fremden Völker[2]).

Selbst der praefectus urbis Romae erhielt in einem Decrete vom Jahre 396 einen Verweis, weil er zwei veredi für sich benützt hatte. (Duorum veredorum evectionem te praesumpsisse propria relatione signasti; cujus facti veniam indulgemus sed nihil tale posthac nec usurpari volumus nec licere.)

Das bezeichnendste unter allen Gesetzen ist jedenfalls das Gesetz des Arcadius vom Jahre 401[3]), in welchem es heißt: „usurpationem cursus publici penitus jussimus amputari, scilicet ut excepta Magnitudine tua praesumendi velocis et clabularii cursus nullus habeat potestatem."

Also sämmtliche Arten des cursus publicus sollten für Alle verschlossen sein, außer für den praefectus praetorio. — Das ist das Signal des Verfalles, wenn gleich dieses Gesetz noch nicht das letzte war, welches der cursus publicus der

---

[1]) Cod. Theod. d. c. p. L. LIV.

[2]) Cod. Just. Lib. XII. tit. LI. 6 & 16.

[3]) Cod. Theod. d. c. p. L. LXII.

römischen Gesetzgebung entlockte; es folgte vielmehr noch im Jahre 407 ein Gesetz von Arcadius[1]), nach welchem auch duces, ihre apparitores und cohortales in ihren Provinzen und Amtsbezirken sich des cursus publicus nicht mehr bedienen durften; „nemo ducum, ingressus semel provinciam suam, postmodum in itineribus faciendis cursu atque angariis ipse sive suum utatur officium, sed expeditionem militarem jumentis propriis exequatur."

Dieses Gesetz ist deßhalb noch sehr wichtig, weil es beweist, wie sehr noch immer die Provinzbeamten den cursus publicus in Anspruch zu nehmen versuchten, d. h. daß sie wohl mit dem Aufgebote alles Zwanges die Provincialen vermochten, ihnen den cursus publicus bereit zu stellen; — anderseits spricht das Gesetz noch von den angariae, was beweist, daß auch der cursus vehicularis, beziehungsweise clabularis zu jener Zeit noch bestand, und von Beust's Ansicht, daß unter Justinian der cursus publicus nur auf die Pferde beschränkt gewesen sei, während das Fahren ganz aufgehoben worden sein soll, in den Gesetzen keine Begründung findet.

Aber auch der praefectus praetorio konnte nur diplomata ordinaria ausstellen, während die extraordinaria sich die Kaiser selbst vorbehielten[2]).

Es gab nämlich zweierlei Arten von diplomata, die gewöhnlichen (ordinaria), welche lediglich die Benützung des cursus publicus gewährten; diese enthielten nur die fortlaufende Nummer (series), den Namen Dessen, für den das Diplom

---

[1]) Cod. Theod. L. LXVI. & Cod. Just. lib. XII. tit. LI. 20.
[2]) Gothofredus ad leg. 9. Cod. Theod. d. c. p.

ausgestellt war, die Reiseroute, den Ausgangspunkt und das Ziel der Reise und vor Allem, welche Gattung des cursus publicus gewährt wurde; außerdem die betreffende Unterschrift und das Siegel des Kaisers oder des ausstellenden Beamten.

Die besondern Diplome (extraordinaria) hießen diplomata tractoriae; sie wurden aus besonderer Vergünstigung und Gnade nur besonders distinguirten Reisenden gewährt; dieselben enthielten das Anrecht auf freie Verköstigung und auf vollständig freien Unterhalt für die ganze Dauer der Reise; übrigens während der Kaiser zwar die Gewährung der tractoria selbst verfügte, war doch dem praefectus praetorio es überlassen, das Nähere, namentlich die Zeit der Dauer des Aufenthalts auf den einzelnen Stationen festzusetzen [1]).

Die erste Einführung der Tractorien und das erste Gesetz hierüber stammte von Theodosius dem Großen.

Auch die tractoriae konnten wieder zweierlei sein, entweder „tractoriae cum stativis solitis et solis“ oder „tractoriae necessariis; in ersterem Falle brauchte nur freie Herberge und freies Quartier nach gewöhnlichem Brauch eingeräumt zu werden, im zweiten Falle mußte jedoch auch Speise und Trank, sowie Futter für Pferde 2c. 2c. unentgeltlich verabreicht werden.

Hienach enthielten die Tractorien gewöhnlich 4 Punkte:

1) den Ort, wo die Reisenden ihr Quartier und zwar nur dieses unentgeltlich zu erhalten hatten (cum solis);
2) die Vorschrift dessen, was der Reisende an Lebensunterhalt zu verlangen hatte, wenn dies gestattet war (cum necessariis);

---

[1]) Cod. Theod. Lex I. de tractoriis et stativis.

3) die Zahl der Tage, wie lange sich der Aufenthalt an einem Orte ausdehnen durfte;

4) die Art des cursus publicus, deren er sich bedienen durfte, ob des velox oder des tardi gradus ꝛc. ꝛc.

Der Aufenthalt in den Stationen wurde gewöhnlich auf zwei Tage gewährt[1]). — Die tractoriae cum necessariis hießen auch tractoriae annonariae.

Unter diploma oder evectio verstand man also, wie schon erwähnt, die Erlaubniß, sich des cursus publicus bedienen zu dürfen; „evectio est licentia cursus publici usurpandi"; daher auch oft evectiones dare, emittere, facere, vorkommt.

Die Gewährung der evectiones wurde oder sollte wenigstens nicht über ein gewißes Maß ausgedehnt werden, denn mehr als 5 veredi sollten an einem Tage und von einer Station nicht abgegeben werden, ebenso an je einem Tage nur eine reda, und nicht mehr als zwei angariae.

Die Verordnung bezüglich der angariae stammt von Constantius her[2]); zwei Angarien, und nicht mehr als zwei Paar Ochsen für je einen Wagen sollten abgegeben werden, „weil soviel genüge für eine Last von 1500 Pfund.

Eine spätere Verordnung vom Kaiser Gratian vom Jahr 378[3]) sagt: „nullo unquam oppido aut frequenti civitate, mansione denique atque vico uno die ultra quinque veredorum numerus moveatur" etc., also von keiner Station

---

[1]) Cod. Theod. L. II. de tractoriis et stativis.

[2]) Cod. Theod. d. c. p. L. XI. „Angariae inter quem modum et quot boum numero peti et usurpari possint."

[3]) Cod. Theod. d. c. p. Lex XXXV. „De numero veredorum et vehiculorum, quae uno die ex uno loco moveri possunt."

sollten mehr, als 5 Reitpferde per Tag für den gewöhnlichen Dienst in Anspruch genommen werden; wer die Vorschrift verletzte, sollte für jedes Pferd mit 5 Pfund in Silber gestraft werden. —

Eine Ausnahme war nur dann statthaft, wenn bei dringenden Depeschen oder Reisen &c. &c. der evectio beigefügt war: „ut aliqua de causa instantius ire jubeantur.“

Die Kaiser Valentinian und Theodosius haben die Zahl der Pferde auf täglich 6 erhöht, Justinian erhöhte sie auf 10 [1]) bei Vermeidung einer Strafe von 5 Pfund Gold.

König Theodorich setzte aber eine Strafe von 100 solidi fest, wenn Jemand mehr Pferde in Anspruch nahm, als ihm nach der evectio gebührten.

Die Gesetze wiederholen sich so oft über ein und dasselbe Thema, bald mit diesem, bald mit jenem Zusatze, bald mit dieser, bald mit jener Beschränkung und Erweiterung in der Gewährung der evectiones und in der Ertheilung der Berechtigung, dieselben auszustellen, daß man hierüber wohl Stoff genug fände, eine Specialgeschichte der evectio zu schreiben; allein da ich mich nicht zu lange bei diesem speciellen Gegenstand aufhalten kann, glaube ich, mit diesen allgemeinen Zügen die Hauptsache berührt zu haben; denn immerhin wird schon hieraus ersichtlich sein, mit welcher Sorgfalt die Verordnungen bemüht waren, die vielfachen Ansprüche an den cursus publicus zurückzuhalten.

2. Die evectio mußte auf der ersten Station und auf jeder folgenden vorgezeigt werden; konnte sich der Reisende nicht ausweisen, so wurde er je nach dem Grade seines Amtes

---

1) Cod. Just. Lib. XII. tit. LI. 8.

oder seiner Würde zur Verantwortung oder zur sofortigen Strafe gezogen; die Fortsetzung der Reise war mindestens sistirt. Das Gesetz des Kaiser Valentinian[1]) sagt: „ut minime quosque transire patiantur (judices vel mancipes scil. vel curiosi) antequam seriem evectionis suspexissent et congrua subnotatione dimiserint.“

Also die Reiselegitimationen unterlagen einer strengen Controlle; Registrirung der fortlaufenden Nummer (series) und das vidit des Stationsbeamten war unbedingte Vorschrift.

Wollte sich Jemand einer andern Art[2]) des cursus bedienen, als deren, die ihm zukam, so sollte er der evectio überhaupt verlustig werden, so lautet es in der constitutio der Kaiser Constantin und Julian; das Gesetz des Letztern beginnt mit den Worten: „Qui contra adnotationem manus nostrae plures quam evectio continebit veredos crediderit usurpandis, capitalem rem fecisse videbitur.“

Strengere Gesetze konnten doch wahrlich nicht mehr für die Erhaltung des cursus publicus gegeben werden!

Daß aber Mißbräuche und Ausnahmen trotz aller Gesetze vorkamen, dafür liefert Plinius ein Beispiel, welcher in einem Briefe an Kaiser Trajan um Gnade bittet, weil er seiner Frau Calphurnia beim Tode ihres Großvaters Fabatus eine evectio ausgestellt hatte. „Domine“, schreibt er, „neque cuiquam diplomata commodavi, neque in rem ullam nisi tuam

---

1) Cod. Theod. d. c. p. Lib. XXII. und Cod. Just. Lib. XII. tit. LI. 3.

2) Cod. Theod. d. c. p. Lex XIV. „De modo evectionis non egrediendo.“

misi; quam perpetuam servationem meam quaedam necessitas rupit. Uxori enim meae audita morte avi“ etc.

Plinius hatte also gegen alles Gesetz in einer Privatangelegenheit einer Privatperson eine evectio gewährt.

Ein anderer Fall wird von Pertinax, dem nachmaligen Kaiser, erzählt; er war in seinen jungen Jahren mit einer Mission nach Syrien betraut und hatte es unterlassen, sich eine evectio ausstellen zu lassen. Wiewohl er ohne evectio in Syrien ankam, wurde er doch dort angehalten und mußte von Antiochia aus seine Reise zu Fuß fortsetzen.

Wer die evectio verkaufte oder an einen Dritten abtrat, wurde ebenso mit den härtesten Strafen belegt. Unter Constantin dem Großen erschien im Jahre 326 eine Verordnung [1]), derzufolge solche Unterschleife mit Deportation bestraft werden sollten. „Certis nuntiis compertum est,“ sagt das Gesetz, „quod plures veluti sibi ac necessitatibus propriis petitas angarias taxato pretio distrahunt etc., si quis in hoc genere criminis possit intercissi, ut emptor et venditor in insulam relegetur.“

Also wieder ein Beweis, wie strenge zwar die Gesetze gegen die Unterschleife entgegenzukämpfen suchten, aber auch ein Beweis, welcher Unfug und Mißbrauch getrieben wurde. Später scheinen diese Betrügereien einen noch größeren Umfang angenommen zu haben, denn der Verkauf der evectiones dehnte sich sogar auf die tractoriae aus, welche verwerthet eine nicht unbedeutende Summe repräsentirten.

---

[1]) Cod. Theod. d. c. p. Lex IV. „De commercio angariarum interdicto“ und Cod. Just. Lib. XII. tit. LI. 10.

Theodosius erließ ein neues Gesetz hiegegen[1]) und bedrohte die Verächter des Gesetzes mit den schwersten Strafen, „poenam capitalem huic facto tam emptori quam venditori hac lege imponit“.

Namentlich in Afrika scheint dieses Verbrechen häufig vorgekommen zu sein.

3. Wer vom gewöhnlichen Wege, nämlich itinere publico, von der Hauptstraße mehr als 50 Schritte ablenkte, wurde gestraft[2]), nur dem praefectus praetorio war es gestattet, nach Belieben diejenigen Wege einzuschlagen, welche zu nehmen er zur Förderung seiner Geschäfte für gut fand[3]).

Kaiser Honorius erließ im Jahre 395 ein hierauf bezügliches Gesetz[4]), nachdem ihm gemeldet worden war, daß häufig Thiere, welche dem cursus publicus gehörten, auf Umwegen über die Stationen hinaus verwendet worden waren und so dem Dienste heimlich entzogen, d. h. gestohlen wurden. — Wer eines solchen Vergehens überwiesen wurde, sollte den 4-fachen Preis der Thiere als Strafe bezahlen. König Theodorich ließ aber einen solchen geradezu als Dieb behandeln.

Ein Erlaß des Kaisers Honorius an Dexter, den Präfect von Italien vom 16. März 395 in diesem Betreffe lautet:

„Weil wir in Erfahrung gebracht haben, daß Personen Postvieh bei Seite geschafft haben, befehlen wir, daß dies durch Untersuchung gegen die Pferdeknechte und Posthalter wieder

---

1) Cod. Theod. d. c. p. Lex XLI.

2) Cod. Theodos. d. c. p. L. XXV. und Cod. Just. Lib. XII. tit. LVI. 5.

3) Cod. Just. Lib. XII. tit. LI. 2.

4) Cod. Theod. d. c. p. L. LIII. und Cod. Just. Lib. XII. tit. LI. 15.

herbeigeschafft werden soll. Von den Pferdeknechten und Posthaltern soll deßhalb, wenn die Thiere nicht sofort zurückgebracht werden, durch genaue Untersuchung und vollständiges Erkenntniß der Aufenthaltsort ermittelt werden und wenn sich durch Augenschein herausstellt, daß der Postdienst durch unerlaubte Anmassung gelitten hat, soll der Frevler mit dem vierfachen Werthe der entzogenen Thiere gestraft werden. Damit dies in Zukunft nicht wieder vorkomme, befehlen wir, daß, wer auch nur über eine einzige Station ein Pferd, ein Maulthier oder einen Ochsen mit sich nimmt, die vorbemerkte Strafe an den Fiscus einzahlen soll."

4. Auch für die Belastung der Thiere und Wägen bestanden genaue Vorschriften und sind dieselben durch eine Reihe von Gesetzen eingeschärft.

Es durften dem equus oder veredus[1]) nur 30 Pfund, dem parhippus[2]) oder avertarius nicht über 100 Pfund Gepäck aufgeladen werden.

Das Gesetz sagt: „quin etiam onera centum librarum nullus excedat; et ideo quinquaginta solidorum mulctam jam non veredarius sed catabulensis incurrat, quisquis ultra centum libras parhippum crediderit onus". —

Sattel und Zaum des veredus durfte nicht über 60 Pfund wiegen.

Unter Justinian durfte der Mantelsack ebenfalls nur 60 Pfund wiegen[3]) exceptis auri centenariis quae necessa-

[1]) Cod. Theod. d. c. p. Lex XXVIII. & XLVII.
[2]) Cod. Theod. d. c. p. Lex XIV.
[3]) Cod. Justin. Lib. XII. tit. LI, 12,

rium est ab hippocomis in solitis sacculis, reportari — (385).

Hatte Sattel oder averta ein größeres Gewicht, so konnte ersterer in Stücke zerhauen, letzterer confiscirt werden [1]).

Der reda oder dem carpentum durfte nicht mehr als 10 Centner [2]) aufgeladen werden, wiewohl dieses Fahrzeug in der Regel mit 4 Pferden bespannt wurde, weßhalb es auch oft quadriga (auch flagella) genannt wird; wurde es von Maulеseln gezogen, so waren im Sommer 8, im Winter 10 Thiere angespannt.

Wie bereits erwähnt, hatte die reda nur 2 Räder, später 4, als welche sie auch carpentum genannt wird, es hatten 2 — 3 Personen auf derselben Platz; daß aber das carpentum nur zu Frachtfuhren verwendet wurde, und diese 2 oder 3 Personen nur auf die Begleiter und Wächter der Transporte Bezug haben ist aus Lex XVIII. ersichtlich, in welchem es heißt: ne amplius in singulis quibusque carpentis quam bini aut ut summum terni homines invehantur, quos tamen divectarum rerum custodes vel prosecutores esse constiterit. Die carpenta wurden nämlich hauptsächlich zu beschleunigten Transporten, namentlich der species largitionales, verwendet. —

Der carrus durfte mit nicht mehr als 6 Centner belastet werden; Lex XLVII.

Die birota konnte mit 2 Centner belastet werden, sie war mit 3 Thieren bespannt.

Die clabula wurde von Ochsen gezogen und durfte mit

[1]) Lex XLVIII. Vor Theodosius scheinen die Sättel nicht üblich gewesen zu sein.

[2]) Cod. Theod. d. c. p. Lex XXVIII. und L. XLVII.

15 Centnern[1]) beladen werden, es durften überdieß noch 2 oder 3 Begleiter auf dem Wagen Platz nehmen. —

Ebenso war es verboten, daß man Jemand unterwegs aufsitzen lasse oder um Geld und für Bezahlung mitnehme. — Lex XLVII.

Die Vorschriften über die Belastung der Thiere und Wägen sind zwar bestimmt und deutlich ausgesprochen, aber gleichwohl läßt dieses Thema manchen Zweifel aufkommen; eben weil die Belastung einerseits deutlich angegeben, andererseits dieselbe zur Bespannung nach unserer heutigen Erfahrung und Praxis in gar keinem Verhältnisse steht, dürfte es von Belang sein, noch ein Gesetz zu citiren, welches ausführlich de onere seu pondere vehiculis et veredis imponendo handelt.

Das Gesetz ist vom Kaiser Theodosius im Jahre 386 gegeben[2]); der Text ist allerdings theilweise corrupt und hat schon in den ältesten Zeiten unter den Glossatoren die verschiedensten gelehrten Deutungen erfahren. — Nicht weil es etwas Neues über die Bestimmungen des Gewichts bringt, sondern weil es einen Einblick in die Verhältnisse des ganzen Betriebs des cursus publicus gewährt, glaube ich gut zu thun, wenn ich dasselbe im Wortlaute hier recitire und dann nach dem Commentar des Gothofredus — Cod. Theod. Lib. VIII. tit. V. d. c. p. pag. 555 meine Betrachtungen daran knüpfe.

Das Gesetz lautet:

Si aurum s a c r a r u m largitionum vel argentum ad Comitatum nostrum destinatur, u n a r e d a q u i n g e n t i s a u r i libris, m i l l e vero a r g e n t i; si vero p r i v a t a-

[1]) Cod. Theod. d. c. p. Lex XXVIII.

[2]) Cod. Theod. d. c. p. Lex. XLVIII.

rum, auri trecentis, quingentis vero argenti libris oneretur. — Sint praeterea duo Palatini Prosecutores singularum redarum cum tribus servis, habentes quinqagenarum librarum avertas et saga, quibus par erit eos pro itineris necessitate muniri, ita ut si quid ultra perscriptum Nostrae Serenitatis inventum fuerit, ad Comitatum nostrum protinus dirigatur. —

Lineae vel amictoria, quibus hactenus onerari redae solebant, nec ulterius redis, sed angariis vel navibus dirigantur; et si alicubi repertae fuerint hujusmodi species, thesauris ejus urbis, in qua deprehensae fuerint, deputentur, per angarias ubi facultas fuerit, destinandae; reliquae vero delicatae vestes, sed et linteamen amictorium, nostrorum usibus necessarium, redis sub mille librarum ponderatione mittantur.

Man sieht sofort, daß dieses Gesetz mehrere Abtheilungen enthält, deren jede einzeln betrachtet, theilweise Aufschluß gibt über wirklich bestehende Bestimmungen, theilweise aber wenigstens Vermuthungen bestätigt, die außerdem nirgends einen Anhaltspunkt finden. —

Hieher gehört nur der erste Theil des Gesetzes. Dasselbe unterscheidet nämlich:

a) zwischen Transporten von aurum sacrarum largitionis und argentum ad comitatum destinatum; bei den Goldtransporten durfte einer reda nur 500 Pfund, bei Silberladungen 1000 Pfund aufgeladen werden.

b) zwischen privatarum largitionum argentum oder aurum, bei welchen für Goldtransporte eine reda 300

Pfund, und bei jenen Silbertransporten 500 Pfund aufgeladen werden durften oder sollten.

Ein Jahr vorher, nämlich 385, wurde für die reda im Allgemeinen die Last von 1000 Pfund, für den carrus 600 Pfund vorgeschrieben. —

Aus welchem Grund diese neue Bestimmung gegeben wurde, ist nicht bekannt und Gothofredus sagt in seinem Commentar: quarum distinctionum et proportionum quaenam ratio sit, mihi non liquet. Cur inquam, fährt er fort, species fiscales in auro et argento distinguantur, a vestibus? cur aurum ipsum ab argento? cur sacrae largitiones a privatis? Nisi quod necesse est, redas alias aliis majores fuisse, nempe redas vestiarias longe majores ut et argentarias quam aurarias, item sacrarum largitionum redas majores quam privatianas! Et sic in triplici discrimine, si pondus spectes, fuere redas

1. mille librarum, puta communes, itemque argentariae sacrae et vestiariae;
2. quingentarum aurariae sacrae, et argentariae privatae;
3. trecentarum aurariae privatae;
4. carro vero nonnisi sexcentas libras imponi vult Theod. M. lex XLVII.; carrus igitur reda minor fuit tertio paulo plus parte. —

Dies die Ansicht des gelehrten Gothofredus, der zu widersprechen wohl ein gewagtes Ding ist.

Wenn man jedoch sich die Lex XVII. vom Jahre 364 und Lex XXX. vom Jahre 368 vorhält, Gesetze, die also erst kurze Zeit vorher erlassen, und durch ein neueres nicht aufgehoben

waren, so kann man sich doch nicht so leichten Kaufes auf die verschiedenen Arten der reda einlassen. —

Flegler sagt[1]: Was nun das Gewicht anbelangt, dessen diese Gesetze ganz ausdrücklich erwähnen, so beschränkt sich dasselbe in der That auf ein äußerst geringes Maß, wofern wir auf die Untersuchungen bewährter Sachkenner gestützt, annehmen dürfen, daß die libra oder das pondus der Römer ohngefähr das Drittel eines französischen Kilogramms oder etwas über die Hälfte eines Wiener Pfundes betrug. Selbst wenn man annähme, daß die Angaben vielleicht nur auf das Gepäcke, nach Abzug der Personen, Bezug haben, oder daß man das Gewicht ermäßigte, um die Beförderung durch schnelleren Lauf der Thiere zu beschleunigen, so bleibt das Ergebniß auch so noch unbedeutend genug. Heutzutage haben die Leiterwagen unserer Landleute schon an sich ein Gewicht von 8 bis 10 Centnern und 2 tüchtige Pferde können nebst demselben zugleich noch eine Last von 20 — 30 Centnern ohne erhebliche Schwierigkeit in Bewegung setzen.

Auf ebenem Wege laufen 2 Pferde mit 20—30 Centnern im Trabe; (auch unsere heutige Postbespannung rechnet eine Ladung von 8 Centnern auf 2 Pferde, bis zu 12 Centner auf 3 Pferde rc. rc.

Man darf demnach mit Gewißheit annehmen, daß der nächste Grund der Schwierigkeit, größere Lasten als die bezeichneten fortzuschaffen in der mangelhaften Einrichtung theils der Wagen, theils der Bespannung gesucht werden muß. — Dieß einzige Beispiel veranschaulicht uns, wie sehr das Alter-

---

[1]) Flegler, zur Geschichte der Posten rc.

thum in Erfindungen und unzähligen anderen Dingen des praktischen Lebens weit hinter den Fortschritten der Neuzeit, ja selbst hinter denjenigen des Mittelalters zurückstand. — Reich an unmittelbaren Ideen und großartigen Entwürfen war es beschränkt durch mangelhafte Kenntniß der Naturkräfte und arm an technischen Hilfsmitteln. Man mußte die Kräfte der Menschen und Thiere im Uebermaße aufwenden und abnützen, um verhältnißmäßig geringfügige Ergebnisse zu erzielen.

5. Wie schon oben angedeutet, war auch das Ausmaß der Wagen vorgeschrieben. Im Jahr 364 erschien unter Valentinian ein dießbezügliches Gesetz [1]), de mensura seu modo ponderis et vehiculorum, in welchem nicht bloß das Gewicht vorgeschrieben wurde, sondern namentlich auch die Ausmaße der Fahrzeuge; die härtesten Strafen waren angedroht gegen den Handwerksmann, der sich unterstünde, davon abzugehen; („exilii, si opifex liber esset, metalli si servus"). Selbstverständlich konnte dies nur für die zum cursus publicus verwendeten Fahrzeuge Geltung haben. —

Ein zweites folgte in demselben Sinne bald nach [2]) nämlich im Jahre 368 unter Valentinian, Valens und Gratian; Valentinian stellte förmliche Inspicienten zur Ueberwachung dieser Vorschrift auf, „ideoque ad Magistros equitum et peditum scripta porreximus, sagt das Gesetz, ut per loca, quae hujuscemodi observationis excubiis munienda sunt, sollicitos protectores diligentesque constituant, quo iidem et mensuram vehiculorum et vim onerum semper inspiciant". Also auch hiefür Aufpasser, Wächter, Inspicienten, welche auf

[1]) Cod. Theod. d. c. p. Lex XVII.

[2]) Cod. Theod. d. c. p. Lex XXX.

offener Straße oder sonst geeigneten Orten, Ausmaß und Gewicht der Wagen zu visitiren und zu prüfen hatten!

6. Es durften aus ebendemselben Grunde auch keine animalia publica an ein Privatfuhrwerk abgegeben werden, damit nicht durch die übermäßig großen Wägen der Privaten die Kräfte des cursus publicus erschöpft würden [1]).

7. Die einzelnen Gattungen der Thiere durften nie zu einer andern Gattung des cursus publicus benützt werden, als für welchen sie bestimmt waren; also ein veredus nicht zum cursus vehicularis, ein equus cursualis nicht zum clabularis cursus und umgekehrt [2]).

Das Gesetz ist von Valentinian, und sagt: „nonnullos id agere compertum est, ut si forte defecta fuerint animalia, quae vehiculis deputata sunt, veredorum numerum, qui alteri serviunt necessitati, ad redos quibus utuntur usurpent“ . . . es durften also die Pferde, die lediglich für den cursus veredorum zugeritten waren, nicht für den cursus vehicularis verwendet werden, denn die veredi, welche nur „hominibus gerendis“ bestimmt seien, würden den Zweck ihrer Bestimmung verlieren, da sie namentlich auch durch den Zug das tolutim βαδίζειν (das Galoppiren) verlernten.

Auch die Abgabe des parhippus oder avertarius ward durch ein Gesetz des Valentinian ausdrücklich beschränkt, denn das Gesetz XXII sagt: „ut parhippum vel avertarium nullus accipiat, nullus impune praesumat, nisi cum nostrae Serenitatis arbitrio aliqua necessitate cogente Vir illustris Magister Officiorum textui evectionis addiderit.“ —

[1]) Cod. Theod. d. c. p. Lex X.
[2]) Cod. Theod. d. c. p. Lex XIV.

Ebensowenig durfte aber auch anderes Vieh, namentlich nicht das zur Landwirthschaft verwendete[1]) in Anspruch genommen werden und waren auf einer Station die benöthigten Thiere nicht vorhanden, so mußte der Reisende so lange zuwarten, bis wieder solche von der nächsten Station zurückgekehrt waren. Aber auch für die eigenen häuslichen Geschäfte durften die Thiere ebensowenig, als die servi cursui publico deputati verwendet werden, wie Valentinian ausdrücklich verordnet.

Auch Honorius erließ 398 eine Verordnung[2]), nach welcher es strenge verboten war, die muliones, sei es durch Aufhetzung, oder durch Aufnahme in Privatdienste, dem cursus publicus zu entziehen; 10 Pfund Silber Strafe war darauf gesetzt.

8. Alle Stationen mußten stets mit der nöthigen Fourage versehen sein; wenn sich dies zwar von selbst verstand, so zeigt doch das von Kaiser Honorius im Jahr 460 erlassene Gesetz[3]), daß es eben nicht immer und nicht überall der Fall war; das Vieh wurde oft mangelhaft gefüttert, und die Fourage zu theuer verrechnet, so daß auch hierin wieder gegen die mancipes mit Strafandrohung vorgegangen werden mußte. —

9. Alle Jahre mußte der vierte Theil der für den cursus publicus bestimmten Pferde ausgemustert und durch neue ergänzt werden[4]); es mußten demnach jährlich auf allen Stationen 10 frische Pferde eingestellt werden. — Im Falle der Noth mußten selbst die Provinzialen für die Beischaffung auf

[1]) Cod. Theod. d. c. p. Lex I. de bubus aratoriis cursum publicum non abstrahendis".

[2]) Cod. Just. Lib. XII. tit. LI. 17.

[3]) Cod. Theodos. d. c. p. Lex LX. und Cod. Justin. Lib. XII. tit. LI. 18.

[4]) Cod. Just. lib. XII. tit LI. 7.

eigene Kosten sorgen und auch Privatpersonen wurden zu Leistungen herbeigezogen.

10. Bezüglich der Schonung der Thiere verordneten mehrere Gesetze, daß keine Prügel und ästige Knüttel, sondern nur Gerten und Peitschen zum Antreiben derselben angewendet werden durften „non ut exigat tantum quantum vires valere non possunt“. [1]) Zuwiderhandelnde wurden degradirt oder entlassen.

§. 3.

Verlauf und Ende des cursus publicus

1. Bei den Römern.

Das war das äußere Bild des römischen cursus publicus; das die Ausführung eines großartigen Gedankens, der werth gewesen wäre, bessere Früchte von der Zukunft zu ernten, wenn nicht schon in dem Grundgedanken und in der inneren Einrichtung der Keim der Krankheit verborgen gewesen wäre, denn nicht um das Volk zu beglücken, nicht um den Völkern die Wechselseitigkeit ihrer Beziehungen zu erleichtern, nicht um Handel und Verkehr zu heben — kurz, nicht um eines volkswirthschaftlichen Zieles wegen wurde der cursus publicus errichtet, sondern der Egoismus des Caesars und der eiserne Wille, die Zügel des Regiments kürzer fassen zu können, schuf den leitenden Gedanken; daher überall, wo der Gedanke zur Ausführung gelangte, Widerwille und Hindernisse von Seite des Volkes, überall Zwang und Bedrückung von oben herab, bis das ganze Institut theils unter den Fluthen der herein-

[1]) Cod. Theod. d. c. p. Lex II. und Cod. Justin. Lib. XII. tit. LI. 1.

brechenden politischen Stürme, theils unter der Noth der bedrückten Provinzen, theils unter dem schmählichen Treiben des Beamtenwesens zusammenbrach!

Es hat allerdings die Behandlung des cursus publicus als ein Staats-Institut wiederholt einzelne Kaiser auf den Gedanken geführt, wie der Bedrückung des Volkes abzuhelfen wäre und einige Stellen aus Geschichtschreibern jener Zeiten lassen die begründete Vermuthung zu, daß auch Manches geschah, um die Lasten des Volkes zu erleichtern.

Denn während der cursus publicus vom Anfange seines Bestehens an als eine res publica auch publicis impensis, auf Kosten des Volkes errichtet und vom Volk unterhalten war und während unter Kaiser Vespasian (69 — 79), der zwar für die materielle Wohlfahrt des Volkes, aber auch für die Füllung des Schatzes so emsig Sorge trug, durch seine zum Theil von Habsucht eingegebenen finanziellen Maßregeln die Lasten der Unterthanen nicht wenig gesteigert wurden, ist es von Kaiser Nerva (96—98) bekannt, daß er schon Anordnung traf, wenigstens Italien, die von jeher bevorzugte Provinz, von der unsäglichen Last zu befreien. — Wie groß diese Wohlthat war und welch eine wichtige That dies gewesen, bezeugt der Umstand, daß zur Erinnerung daran eine Münze geprägt wurde, mit der Inschrift: „Vehiculatione Italiae remissa“[1]).

Es liegt sehr nahe, zu glauben, daß unter Nerva schon die ganze Einrichtung zu zerfallen drohte, und daß, wenn auch die

---

[1]) Le Quien de la Neufville, Origine des postes Paris 1708 pag 49. Le revers de ce monument représente deux mules paissantes, l'une à droite, et l'autre à gauche d'un charriot, dont le timon est levé. On lit à la légende: „VEHICULATIONE ITALIAE REMISSA“.

Provinz Italien von den Lasten befreit, doch die andern Provinzen, wo der cursus bereits errichtet war, sich zu den schweren Leistungen nur mit Widerstreben herbeiließen. —

Was in Italien selbst an die Stelle der erlassenen Verpflichtungen getreten, läßt sich nur vermuthen [1]).

Entweder mußten wie in älterer Zeit die Beamten wieder auf eigene Kosten reisen, und Zelte, Sclaven und Zugthiere und alles sonst Nothwendige mit sich führen, oder was zu den Verfügungen der folgenden Kaiser stimmt, Nerva übernahm die Kosten auf den kaiserlichen Fiskus.

Trajan (98 — 117), der nächste Nachfolger Nervas, mag wohl diese Vergünstigung Italiens weniger beachtet, als sich vielmehr an das Princip des Augustus gehalten haben, man kann dies wenigstens aus einer Stelle des Sextus Aurelius Victor de Trajano cap. 13. 4. entnehmen, welche lautet: „noscendi ocyus, quae ubique e Republica gerebantur, a d m o t a media publici cursus; quod equidem munus satis utile in pestem orbis Romani vertit posteriorum avaritia, insolentiaque, nisi quod his annis suffectae vires Illyrico sint, Praefecto medente Anatolio. Boni malique in Republica nihil est, quod in diversum traduci nequeat moribus praesidentium“.

Viele Schriftsteller wollen aus dieser Stelle sogar entnehder cursus publicus sei erst unter Trajan entstanden, — allein dem entgegen steht wohl der Beweis, den die unter Nerva geprägten Münzen liefern.

Jedenfalls, wie erwähnt, ist es sehr wahrscheinlich, daß der von

[1]) Hudemann, Postwesen der römischen Kaiserzeit 1866, pag. 10.

Augustus gegründete cursus in jenen Provinzen, welche die Wohlthat Nervas nicht beglückte, nahezu in Verfall gerathen war, weßhalb Trajan wieder zu jenen Hülfsmitteln griff, welche der cursus publicus an die Hand gab, um die möglichst beschleunigsten Beziehungen mit den Provinzen herzustellen. —

Erst Kaiser Hadrian (117—138), der Nachfolger Trajan's, nahm die Kosten der Unterhaltung des cursus publicus ganz auf sich, sagt Spartianus: „statim cursum fiscalem instituit ne magistratus hoc onere gravarentur"; Hadrian verwandelte also den cursus publicus in einen cursus fiscalis, d. h. er befreite die Provinzialen von der bisherigen drückenden Last der unentgeltlichen Lieferung des benöthigten Betriebsmaterials rc. rc. und übernahm die Kosten auf den Fiscus; was bisher ex publicis impensis d. h. aus dem Volkes-Säckel bestritten wurde, sollte von nun an aus der kaiserlichen Rentkammer bezahlt werden.

Diese Maßregel hatte ihren triftigen Grund, denn die Provinzialen zahlten eben nichts mehr und Hadrian mußte denselben sogar noch eine große Summe, die sie dem Fiscus zu zahlen schuldig waren, nachträglich erlassen. —

Auch der nachfolgende Kaiser Antonius Pius (138—161) war besorgt für die Erhaltung dieser kostbaren Einrichtung; Julius Capitolinus schreibt von ihm: „vehicularium cursum summa diligentia sublevavit"; wenn auch nicht gesagt ist, worin diese Erleichterung bestand, so ist doch kein Zweifel darüber, daß sie nur darin bestehen konnte, daß die Provinzialen entweder weniger beizutragen hatten, oder daß die Benützung des cursus publicus beschränkt wurde, wie auch in dissertatione

academica Burckhardi[1]) diese Ansicht ausgesprochen ist (collationem nimirum eo nomine exigi solitam minuendo et paucis evectionem concedendo.) —

Am nachgiebigsten zeigte sich Kaiser Serverus 193—211), der sich dadurch besonders beliebt zu machen hoffte (cum se vellet commendare hominibus, vehicularium munus a privatis ad fiscum traduxit.

Aber alle diese Freuden dauerten nicht lang[2]) und waren nicht für alle Provinzen bestimmt; da und dort mußte das Volk doch noch sich zu den Leistungen verstehen, denn die strenge Aufsicht über den cursus publicus sorgte zwar für Herbeischaffung der Wagen und Thiere und Instandhaltung der Stationen, aber kümmerte sich nicht, ob auch der Fiscus die übernommenen Entschädigungsverbindlichkeiten erfüllte. —

Es läßt sich recht wohl erkennen, daß die Kaiser bei ihrer Thronbesteigung stets völlig bereit waren, die Provinzialen von ihrer Last zu befreien, und der Fiscus war stets bereit, die Lasten zu übernehmen, aber die fortwährend sich steigernden Klagen zeigen, wie wenig die Versprechungen erfüllt wurden, der Fiscus war auch gar nicht im Stande, aus eigenen Mitteln diese Riesenanstalt zu erhalten. Dadurch wird es aber auch klar[3]), sagt Hudemann, daß bei so schwankenden und unsichern Zuständen keine feste und dauernde Ordnung in die postalischen Verhältnisse gebracht werden konnte. —

---

[1]) Adami Cortreji observata historica politica juridica de Regali postarum jure Lipsiae. 1770.

[2]) Beust, Postregal Band I. Thl. I.

[3]) Hudemann, l. c. pag. 11.

Während der blutigen Herrschaft des Commodus (180 — 192) war, wie es scheint, das Postwesen wieder in Verfall gerathen; während der kurzen Regierung des Pertinax und Didius Julianus (192 — 193) erschütterten Umwälzungen und Unruhen das Reich und erst nachdem Septimus Severus (193 bis 211) mit gewaltiger Hand seine zahlreichen Gegner überwältigt, die Aufstände unterdrückt und dem tieferschütterten Reiche Ruhe und Ordnung wieder gegeben hatte, wendete er seine Thätigkeit auf das Postwesen, in einer Weise, welche ein nicht unrühmliches Zeugniß für die Tüchtigkeit und Umsicht des sonst so strengen und soldatisch regierenden Kaisers ablegt. Vielleicht traf er auch die Vorkehrung, daß den städtischen Beamten, welchen wahrscheinlich auch fernerhin die Verpflichtung oblag, für die Reisenden die Mittel zu ihrem Fortkommen herbeizuschaffen, dafür eine angemessene Geldentschädigung gegeben, oder daß den bei der Post Angestellten eine Besoldung ausgesetzt wurde. —

Seine Nachfolger, Caracalla (211 — 217) und Heliogabalus (218—222) scheinen nichts für die Verbesserung des Postwesens gethan zu haben, ihre Regierung war nur der Fröhnung sinnlicher Lust, einer ungemessenen Verschwendung und tückischen Grausamkeit gewidmet. Erst der jugendliche, aber wohlwollende und thätige Kaiser Alex. Severus (222 — 235) scheint, so weit die wenigen von Lampridius in seiner Biographie mitgetheilten Nachrichten hierüber uns Aufklärung geben, Einiges für die Post gethan zu haben, wenn auch eine ganz klare Ansicht hierüber nicht zu gewinnen ist[1]).

---

[1]) Hudemann p. 12.

Eine ergiebige Hilfe ward den Provinzialen aber nicht und die Bedrückungen wuchsen im Gegentheil von Jahr zu Jahr, nicht von Seite der Kaiser, sondern von Seite der Beamten; dies geht wenigstens aus einem Erlasse des Kaisers Valerian (253—260) an die Gouverneure von Illyrien und Gallien hervor, welcher sagt: „man möge doch die Unterthanen nicht zwingen, Fourage da herzuschaffen, wo keine zu haben sei, oder die Thiere nicht da weiden lassen wo es keine Weideplätze gebe, weil man die Unterthanen dadurch nur vergebens quäle". —

So befand sich das Postwesen während der übrigen Zeit des unruhigen und stürmischen dritten Jahrhunderts in einem krankhaften Zustande bis zur Herrschaft des Galerius und Constantius. Von ihrer Regierung an findet sich in den römischen Gesetzsammlungen jene Reihe von Bestimmungen und Verordnungen über dasselbe, welche einerseits in das von oben gehandhabte Bevormundungssystem uns tiefere Blicke eröffnet, anderseits von den sich mehrenden Klagen der Gemeinden über unerträglichen Druck und Quälerei eine recht klare Vorstellung geben, endlich auch die allmählige Ausdehnung der Posteinrichtungen über die entferntesten Theile des Reiches beweisen. Die dadurch hervorgerufene Bedrückung war fortan bleibend und mit den größten Unzuträglichkeiten verbunden. — Man kann nicht umhin, sagt Hudemann[1]), in den seit Constantin dem Großen getroffenen Einrichtungen des cursus publicus weniger ein, wenn auch noch so beschränktes Beförderungsmittel, als vielmehr denselben Geist zu erkennen, welcher dieser Einrichtung seit Augustus aufgeprägt worden war, und es als

[1]) Hudemann, das Postwesen der römischen Kaiserzeit, Kiel 1866.

ein polizeiliches Mittel zur leichteren Bewachung der Provinzen, sowie zur besseren Zügelung ihrer unruhigen Bevölkerung anzusehen. Die Unterthanen, deren Vortheil dabei am allerwenigsten in Betracht gezogen wurde, konnten in den Beamten der Post, ja oft in den Reisenden selbst nur Spione erblicken und scheinen nach manchen mehr oder minder versteckten Andeutungen solche auch nur darin gefunden zu haben.

Wenn sich nun gleich bei Constantin dem Großen mehr als bei irgend einem andern Kaiser die Absicht zeigt, für seine Herrschaft möglichst großen Nutzen aus dem Postwesen zu ziehen, so ist doch nicht zu verkennen, daß seine Gesetze einer wirklich wohlwollenden Fürsorge für das Institut sowohl, als für die Unterthanen entsprungen waren.

So ist von ihm das Gesetz, nach welchem kein für den Pflug bestimmtes Thier zum cursus publicus verwendet werden sollte; ferner jenes, nach welchem das Vieh nicht mit Prügeln, sondern mit Peitschen angetrieben werden durfte; endlich vom Jahr 326 jenes Gesetz, welches gegen den Verkauf der angarien erlassen wurde.

Wie schwer oft die Provinzialen die benöthigten Pferde und Thiere aufbringen konnten und wie sehr Constantin bedacht war, die Provinzialen nicht zu sehr zu drücken, geht aus dem Gesetz IV Cod. Theodos. VIII. 5. und Lex II Cod Just. XII. 51 hervor, in welchem den Provinzialbeamten, Finanzbeamten ꝛc. die Benützung der parangariae und paraveredi abgesprochen wird. Der Kaiser sagt im Gesetze selbst, daß er wahrgenommen habe, mit welcher Mühe und Angst die Provinzialen die Thiere herbeizuschaffen im Stande wären, da man selbst bei seinen Reisen, welche die Staatsgeschäfte erfordern,

nur 20 Pferde aufzutreiben im Stande war. — „Quae enim mala nostris provincialibus inferantur, conjici ex eo etiam potest, quod nostris itineribus, quae publica utilitas monet magna atque anxia dispositione vix vicenorum agminalium numerum subministrari queat". —

Im grellsten Widerspruche zu dieser späteren Fürsorge für den cursus publicus war dagegen der Mißbrauch, den er selbst, als es sich bei dem Tode seines Vaters Constantius um die Thronbesteigung handelte, von dem cursus publicus gemacht hatte; — als er nämlich dem Gewahrsam des Galerius (welcher die rechtmäßige Prätendentschaft Constantins auf den Thron der römischen Kaiser im eigenen Interesse hintertreiben wollte) entkommen war, benützte Constantin auf seiner Reise von Nicomedien bis nach England, wo eben sein Vater sich befand, den cursus publicus, und um etwaiger Verfolgung von Seite des Galerius sicher zu sein, ließ er auf jeder Station den Pferden, die er eben gebraucht hatte, die Sehnen der Kniekehlen durchschneiden, um sie sofort zum weiteren Dienst unbrauchbar zu machen[1]).

[1]) Le Quien de la Neufville l. c. pag. 54. L'etablissement de la course publique ne fut pas moins utile aux interêts de Constantin le grand. Galerius, qui voulait enlever l'empire à ce jeune prince, le détenait en prison à Nicomédie pendant que l'empereur Constance, son pere, était malade en Angleterre. Constantin ne pouvant rompre les mésures de Galerius qu'en se dérobant à ceux qui êtaient chargés de la garde de sa personne, en vint heureusement à bout et sortit de Nicomédie l'an 306. — Mais comme il ne lui suffisait pas de s'être sauvé de la prison, à moins, qu'il ne se mit hors d'état de retomber entre les mains de son ennemy, il prit la poste, et à chaque lieu où il devait changer les chevaux, il fit couper les jarrets à ceux qu'il quittait, de crainte, que les

Die Nachfolger Constantins des Großen, seine 3 Söhne, Constantin II., Constans und Constantius (337—361), waren wohl emsig bemüht, durch entsprechende Gesetze dem cursus publicus aufzuhelfen, allein die fortwährenden inneren Bewegungen und die fast nie unterbrochenen Kriege mit barbarischen Völkerschaften nahmen ihre Aufmerksamkeit zu sehr in Anspruch, als daß sie mit den richtigen Mitteln den eingerissenen Uebelständen zu Hülfe hätten kommen können. Namentlich beklagte sich Constantius, daß die Bischöfe und Geistlichen in der maßlosesten Weise sich des cursus publicus bedienten, wenn sie sich zu den Concilien versammelten; eines seiner Gesetze insbesondere[1]) beschränkte die Befugnisse zur Ertheilung der evectiones, „quoniam cursui publico magna infertur pernicies si haec licentia latius panderetur"; ein anderes[2]) verbot schon die Requisition der agminales und paraveredi, durch welche schon längst, wie auch durch die parangariae die Provinzialen sich beschwert fühlten.

Ein besonderes Augenmerk richtete Constantius auf das Treiben der Aufsichtsbeamten des cursus publicus; eine ganze Reihe von Gesetzen zeigt, daß er mit kräftiger Energie dem Verfalle des cursus publicus entgegenzuwirken Willens war, allein seine Gesetze verhallten ebenso wie früher gegebene an der gänzlichen Sitten- und Gewissenslosigkeit gerade derjenigen,

---

gens, qui couraient sur la même route pour l'atteindre, ne fussent une diligence pareille à la sienne. Cet expédient lui réussit, il arriva en Angleterre, ou Constance son pere etant mort bientot apres . . . etc.

[1]) Cod. Theodos. d. c. p. Lex V. (354).

[2]) Cod. Theodos. de c. p. Lex VI et VII,

die zur Aufsicht und Leitung des cursus publicus bestimmt waren. In fünf Constitutionen war er bereits gegen die agentes in rebus und gegen die curiosi mit kräftigen Verwarnungen und Strafandrohungen vorgegangen; so namentlich durch Lex V. de curiosis vom Jahr 359 und III. und IV. desselben Jahres, in welch' letzterem insbesondere die curiosi wegen ihrer Schlechtigkeit, Verläumdungen und Erpressungen verwarnt werden. Allein Beamte und Bedienstete hatten sich an den Mißbrauch ihrer Stellungen schon gewöhnt; jeder nützte seine Befugniß mit einem Grade von Habsucht aus, die alles Maß überschritt, und die strengsten Gesetze konnten ihrer Zügellosigkeit nicht Herr werden.

Dies beweist das von Kaiser Valentinian im Jahre 364 erlassene Gesetz, durch welches den mancipes verboten wurde, die Reisenden mit einer „neuen" Art von Betrug und Erpressung zu belästigen (novum rapinarum ac fraudium genus [1]).

Daß mit den evectiones und tractoriae förmlich Handel getrieben wurde, ist aus mehreren Gesetzen ersichtlich, und je strenger die Gesetze dagegen auftraten, desto mehr Beweis ist dafür gegeben, zu welchen Gemeinheiten das Aufsichtspersonal des cursus publicus sowohl, als die reisenden Beamten sich herbeiließen.

Dem immer fühlbarer werdenden Mangel an tüchtigen mancipes suchte man dadurch abzuhelfen, daß man nicht blos ausgediente Beamte anderer Cathegorieen herbeizog, sondern auch die curiales zwang, sich mit diesem onerosen Dienst zu befassen. Allein dadurch vermehrte man nur die unzufriedenen Elemente, ohne die strebsamen Kräfte zu erhöhen.

---

[1]) Cod. Theod. d. c. p. Lex XXI.

Kurz, es war ein ganzes Chaos von Oberbeamten, Unterbeamten und Seitenbeamten, Alles wollte befehlen, Alles reiste, Niemand gehorchte und die armen Provincialen, die sich durch das Säbelregiment der Beamten einschüchtern ließen, gingen verzweiflungsvoll zu Grunde. Der cursus publicus sah ganze Schaaren von reisenden Beamten, Soldaten und Geistlichen, von denen die Ersteren durch Habsucht, Spionage und ungerechte Strenge sich verhaßt machten, die Zweiten durch geschäftsmäßige Rohheit und Gewalt sich die Mittel zu ihrer Weiterbeförderung verschafften, und die Letzteren durch ihre häufigen Concilien und Synoden, meistens mit tractoriae cum necessariis versehen, gleichfalls nicht wenig zur Belästigung der Provincialen beitrugen, wenn man auch das Urtheil des heidnischen Schriftstellers Ammianus [1]) gerade nicht als maßgebend bezeichnen will, der der Geistlichkeit sogar die Schuld beimißt, daß sie durch ihre häufigen Reisen dem cursus publicus den Lebensnerv gelähmt hätten.

Auch Quien de la Neufville erwähnt dieses letzteren Momentes [2]).

---

[1]) Ammianus Marcellinus Lib. XXI. 16, 18. „Ut catervis antistitum jumentis publicis ultro citroque discurrentibus per synodos quas appellant, dum ritum omnem ad suum trahere conantur arbitrium, rei vehiculariae succideret nervos."

[2]) Quien de la Neufville. Origine des postes pag. 54. „Dans la suite des temps les Empereurs ont fait des usages bien différens des chevaux et des charriots destinés à la course publique. Constance I. fut celui, qui s'en servit d'une maniére plus outrée, lors'quen 360 il fit assembler un concile à Arimini, ville d'Italie sur la mer Adriatique. Il s'y trouva plus de quatre cens prélats de l'Eglise d'Occident, sans que cet Empereur eut aucun égard à leur âge, à leurs infirmites, ni à la longue distance du lieu de leur résidence, jusqu' à Arimini, puis qu'ils y vinrent d'Illyrie, d'Italie, d'Afrique,

Abgesehen jedoch von diesen speciellen, oft wiederkehrenden Ausnahmsfällen, machten die Kaiser auch im eigenen Interesse nicht selten einen sonderbaren Gebrauch von ihren Postanstalten, und wenn es sich um dringende Veranlassungen handelte, wurde weder Mensch, noch Vieh, noch Material geschont und Alles mußte dem einen Willen des Imperators dienen, ob das Institut nun zu Grunde ging oder nicht! So erzählt die Geschichte gerade auch von Constantius, daß er in dringenden Fällen ganze Heeresabtheilungen mit der Post transportirte, z. B. im Jahre 361, von seinen Feldherren dringend um einige Legionen gebeten, ohne deren Hilfe sie dem Perserkönige (in Mesopotamien am Euphrat und Tigris) zu erliegen fürchteten, sandte er solche unter Benützung der Staatspost[1]). Als aber der Perserkönig zurückging, ließ er sie wieder umkehren, um sie gegen seinen Vetter Julian (nach Illyrien und Italien) zu führen, welcher,

---

d'Espagne, des Gaules, et d'Angleterre. Pour adoucir les longeurs et les fatiques de ces voyages, Constance ordonna, qu'on leur fournit des voitures une ample subsistance et toutes les commodites nécessaires pendant une logue route. Ce fut ainsi, qu'il pensa ruiner la course publique, quoique par son ordre on eut dedommagé ceux, qui en avaient fourni les équipages. Enfin la perte des chevaux, qu'on ne pouvait pas aisément réparer, fut si grande, qu'elle à donné lieu à un pere de l'Eglise et à une célébre auteur de reprocher jusqu' à la mémoire de cet Empereur un dommage si considerable.

[1]) Ammianus Marcellinus, XXI. 13, 8. „Quo cognito maerore offusus Constantius, solatio uno sustentabatur, quod intestinos semper superaverit motus; re tamen magnam ei difficultatem ad capescendum consilium adferente, id elegit potissimum, ut vehiculis publicis impositum paullatim praemitteret militem, imminenti casus atrocitati velocius occursurum."

soeben von seinen Soldaten in Gallien zum Imperator ausgerufen, heranrückte.

Unter Kaiser Julian 361 — 363 mochte wohl der cursus publicus da und dort schon nicht mehr die kräftige Unterstützung finden, die er zu seiner Existenz bedurfte; wenigstens scheint die durch ihn veranlaßte Aufhebung des cursus veredarius in Sardinien[1]) und ein anderes Gesetz, in welchem die bessere Instandhaltung der Thiere bezüglich des Futters anbefohlen wird, darauf hinzuweisen.

Socrates erzählt in seiner Kirchengeschichte, daß Julian die zahlreichen Maulthiere, Ochsen und Esel aus dem velox cursus (vehicularis) entfernt und alle Stationen mit Pferden besetzt habe. Theophanes berichtet dasselbe[2]).

Libanius[3]) bemerkt lobend über den oft verläumdeten Kaiser Julian den Abtrünnigen: „Dadurch, daß er sich seiner eigenen Leute zur Briefsendung bediente und Anforderungen dieser Art nicht gestattete, wurden in der That die Gemeinden sehr erleichtert. Sie waren vorher von den hiezu Befugten so bedrängt, daß sie nicht mehr frei athmen konnten; denn der Eine wurde fortgeschickt, dem Andern stand es bevor, und Dem, welcher nicht im Dienste war, machte die Erwartung des Befehls schon eine gleiche Pein; denn da die Postmaulthiere theils durch die unausgesetzten Anstrengungen, theils durch die von den Post=

---

[1]) Cod. Theodos. de curs. publ. Lex XVI.

[2]) Deutsche Vierteljahrschrift, Jahrgang 1858. Zur Geschichte der Posten. pag. 65.

[3]) Libanius, oratio in Juliani necem ed. Morelli pag. 795. und Cod. Theod. ed. Gothofredi II. pag. 542.

wärtern wegen ihrer eigenen Schwelgereien verschuldete Futterentziehung aufgerieben waren, verursachte dies schwere Arbeit und verzehrte beinahe die Kräfte Dessen, welcher das fertig stehende Fuhrwerk fortschaffen sollte. Dasselbe verursachten auch die Requisitionen der Kaiser und der Postwärter. Man durfte nicht einmal ein wenig stehen bleiben oder sich an der Krippe erholen. Die Schläge konnten aber die erschöpften Maulthiere nicht mehr zum Laufen bringen; zwanzig und mehr mußte man zum Fortschaffen eines einzigen Wagens haben. Viele stürzten bei der Ausspannung todt nieder, viele selbst schon, ehe sie ausgespannt werden konnten. So wurde das, was der Eile bedurfte, aufgehalten, der Schaden aber fiel durch die Kostenrechnung den Städten zur Last. Der jämmerliche Zustand zeigte sich besonders im Winter, wo die Ablösung der Relais oft unterbrochen war, die Maulthiertreiber in die Gebirge flüchteten, die Maulthiere aber an der Erde lagen; den Führern blieb dann nichts übrig, als zu schreien und auf den Rücken zu schlagen. Durch dergleichen Verzögerungen ging dann der Regierung die rechte Zeit für viele Geschäfte verloren. — Ich lasse unerwähnt, daß die Pferde Aehnliches erduldeten, die Esel aber noch viel Schlimmeres. Das geschah aber, weil die Stationsbeamten verschwunden waren. Julian beendigte diese Unordnung, indem er die überflüssigen Stationen, wie es richtig war, aufhob, deßgleichen Postfreipässe, als verderblich, zu ertheilen und nachzusuchen beschränkte und den Beamten befahl, sich selbst Zugvieh anzuschaffen oder zu miethen. So sah man, was unglaublich scheint, daß Maulthiertreiber ihre Maulthiere und Pferdeknechte ihre Pferde spazieren ritten, denn wenn sie vorher durch Strapatzen niedergeworfen

wurden, so fürchtete man jetzt, daß sie durch zu langes Stillstehen litten. So versetzte er die Häuser der Unterthanen wieder in Wohlstand."

Weniger Wohlwollen hatten die Provincialen vom Kaiser Gratian (375) zu erfahren; von nicht weniger Sorge für die Erhaltung des cursus publicus erfüllt als seine Vorgänger, hegte er doch nicht die gleichen humanen oder volksthümlichen Ansichten, wie er dies hauptsächlich bei der Wiederherstellung des cursus publicus in Afrika zeigte, wo derselbe gänzlich zerrüttet gewesen. Das Gesetz, das er hierüber erließ[1]), befahl zunächst die Ergänzung der benöthigten Anzahl Thiere und die Erbauung neuer Stationen und zwar auf Kosten der Provincialen; „nam ut stabula impensis publicis exstruantur, contra rationem est, cum provincialium sumptu citius arbitremur et utilius adaptanda", sagt das Gesetz (377); Gratian hielt es also für das Zweckmäßigste, daß die Provincialen die Stationen zu erbauen angehalten würden, „weil sie schneller und praktischer erbaut würden."

Eine bessere Zeit kam mit der Regierung des Kaisers Theodosius des Großen von 379—395, es war dies gerade die Zeit, in welcher das Postwesen des römischen Reiches zu seiner größten Ausdehnung gelangt, aber zugleich zu einem krebsartigen Uebel emporgewachsen war, das mit andern Uebeln aus derselben Quelle stammend, zum Untergange des Reiches, wofern wir darunter seine äußerliche Maschinerie verstehen, wesentlich beigetragen hat[2]).

---

[1]) Cod. Theodos. de curs. publ. XXXIV.

[2]) Flegler, zur Geschichte der Posten pag. 8.

Fünfzehn Gesetze erließ Theodosius ausschließlich behufs Erleichterung der Provincialen, er beschränkte die Befugnisse zur Ausstellung der Evectionen [1]), befreite die mancipes von den Beiträgen zu den Sammlungen für den cursus publicus [2]), er wirkte dem Verkaufe der Evectionen und der Tractorien auf's Kräftigste entgegen [3]), er ordnete eine strenge Ueberwachung des cursus publicus an und legte den curiosis ihre Pflichten dringend an's Herz [4]), wobei er sie beauftragte, nicht blos die Hauptstraßen, sondern auch entlegene Gegenden zu bereisen, um den verschiedenen Unterschleifen, die mit dem cursus publicus getrieben wurden, auf die Spur zu kommen; (ut non tantum in publicis viis evectionibus inspiciendis decurrant, verum etiam emotas peragrent et perambulent stationes et diverticula sectentur, ut ita callidas commeantium machinationes seu fraudes detegere possint.)

Auch das Gesetz über die Manteldiebstähle der hippocomi brachte er unter strengster Strafandrohung in Erinnerung [5]).

Allein vergebens; die lockern Bande der Organisation des cursus publicus waren längst gerissen, und wo ihn nicht die militärische Macht und Gewalt des Säbels aufrecht hielt, wo nicht die mancipes sowohl, als die Provincialen durch die unerbittliche Strenge der Oberbeamten zur Instandhaltung derselben gezwungen wurden, da war das große Werk des Augustus schon nahezu verfallen oder doch in seinen innersten Fugen erschüttert.

---

[1]) Cod. Theod. de curs. publ. L. XL. u. f. 382.

[2]) Cod. Theod. de curs publ. Lex XLII.

[3]) Cod. Theod. d. curs. publ. Lex XLI.

[4]) Cod. Theod. de curiosis. Lex VI v. J. 381.

[5]) Cod. Theod. de curs. publ. Lex LI v. J. 392.

Die innern Zustände waren so verfault, das Ansehen des Kaisers selbst so gering, daß Verordnungen nichts mehr halfen; so gingen ganze Gemeinden zu Grunde, da sie die ihnen von den Beamten zugemutheten Forderungen nicht erschwingen konnten[1]).

Nicht einmal das in früheren Zeiten so sehr bevorzugte Stammland des Reiches, Italien, erfreute sich noch der alten Begünstigungen.

Italien vielmehr war vielleicht derjenige Theil des Staates, welcher in Folge der Ungunst der späteren Kaiser, nach der Verlegung der Residenz nach Constantinopel und nach der Theilung des Reiches längst aufgehört hatte, Mittelpunkt desselben zu sein, und deßhalb, sowie durch die unaufhörlichen Einfälle barbarischer Horden am meisten von seinem Wohlstande und seiner Bedeutung verloren hatte. So theilte es das Schicksal der übrigen Provinzen und nächst allen Uebeln, welche seit Constantin's Zeit das Verderben des Reiches gefördert hatten, neben Thronumwälzungen, Religionsverfolgungen, Angriffen germanischer Völkerschaften, — war es der cursus publicus, der wie in den Provinzen, so auch in Italien die Unterthanen nicht am wenigsten zur Verzweiflung brachte, sie nöthigte, von Haus und Hof zu flüchten, und aus einer Einrichtung, welche dem ganzen Reiche zum Segen hätte gereichen können, eine Saat des Unfriedens und Unheils hervorwuchern ließ.

Die staatsöconomischen Begriffe der römischen Kaiser waren nicht der Art, daß sie es verstanden, unter Wahrung des kaiserlichen Vortheils zu Gunsten der gedrückten Unterthanen die

---

[1]) Hudemann, Postwesen der römischen Kaiserzeit, Kiel 1866.

üblichen Frohnpflichten zu beseitigen und dadurch den Staatsbürgern das Postwesen nutzbar und zugleich dem Staate einträglich zu machen.

Vergeblich strengten sich daher auch Theodosius des Großen Söhne, Honorius und Arcadius, an, durch wiederholte Gesetze immer wieder das Nämliche zu verfügen, was schon lange befohlen und eben so lange nicht befolgt wurde.

Aus allen 10 Constitutionen, welche Honorius über den cursus publicus erließ, ist ersichtlich, wie sehr derselbe damals schon zusammen gebrochen war und zu welch' energischen Mitteln der Kaiser seine Zuflucht nehmen mußte, um ihn wenigstens nur einigermaßen, freilich schon halb in Trümmern, zu erhalten. („Quantopere tum collapsus fuerit cursus publicus“ und „quam validis remediis eum Honorius exigere fategerit“, sagt Gothofredus, wie schon erwähnt, in seinem Commentar zu den betreffenden Gesetzen.) Eines der bezeichnendsten Gesetze ist jenes, durch welches er verbot, die muliones nicht dem Dienste des cursus publicus zu entziehen; das Gesetz galt namentlich für Spanien und beweist, daß die Provincialen selbst die Bediensteten des cursus publicus aufreizten, ihrem Dienste zu entsagen, um dadurch sich indirect von ihren Leistungen zu befreien [1]).

Die Benützung des cursus publicus war ohnehin schon seit dem Jahre 395 fast allen Aemtern entzogen [2]), und nur diejenigen, welche der Kaiser selbst rufen ließ, durften sich noch des cursus publicus bedienen.

---

[1]) Cod. Theod. d. c. p. Lex LVIII v. J. 398.
[2]) Cod. Theod. d. c. p. Lex LIV.

In Afrika schaffte Honorius (403) den Gebrauch der paraveredi ab[1]) und im Jahre 414 ging es an die Aufhebung der curiosi zunächst in Afrika, in Dalmatien und den benachbarten Inseln[2]). Aber alle Maßregeln waren vergeblich; und was Honorius nicht mehr zu bewältigen vermochte, das konnte auch von seinem Bruder und Mitkaiser Arcadius († 408) nicht aufrecht erhalten werden.. Seine 4 in diesem Betreffe erlassenen Constitutionen vermehrten zwar die Reihe der bereits gegebenen, aber sie brachten weder Heilung noch Rettung; in einem seiner Erlasse, welches an den praefectus praetorio im Jahre 401 gerichtet ist[3]), verfügte er nahezu die gänzliche Aufhebung des cursus publicus; nur mehr die praefecti praetorio sollten ausgenommen sein; „usurpationem cursus publici penitus jussimus amputari, scilicet ut excepta Magnitudine tua praesumendi velocis et clabularii cursus nullus habeat potestatem", das sind die Wortlaute des Gesetzes.

Theodosius II. (†450) gab sich noch die vergebliche Mühe, die Cathegorie der agentes in rebus einer Controle zu unterziehen. Es zeigte sich, daß sich ein förmliches Gesindel in diesen Stand eingeschlichen hatte[4]), und er befahl, die verworfensten (pessimi et criminosi) auszustoßen, um den früheren Stand und das frühere Ansehen derselben wieder herzustellen (pristinum statum, nämlich collegium bonorum virorum). — Nach dieser Musterung zählte die Matrikel der agentes noch immer 1174 Mann; unter Kaiser Leo († 474) gab es 1248

[1]) Cod. Theod. d. c. p. Lex LXIV.
[2]) Cod. Theod. de curiosis. Lex. XI.
[3]) Cod. Theod. d. c. p. Lex LXII.
[4]) Cod. Theod. de agentibus in rebus Lex XVIII.

Mann, während es unter Julian 10,000 agentes gegeben haben soll. — Zu den beiden letzten Gesetzen, welche uns die römischen Gesetzessammlungen überliefert haben, zählt eines vom Kaiser Leo (457—474), durch welches der cursus clabularis im Oriente mit der Bestimmung aufgehoben wurde, daß beim Transporte von Militärs und Militärbedürfnissen die nach den gegebenen Evectionen in Anspruch genommenen Vorspanndienste gegen festgesetzte Vergütung zu leisten seien; (Cod. Just Lib. XII. 51 Lex 22 „cursum clabularem ab omni Orientali tractu etc. tolli amputarique decernimus" etc.

Das letzte Gesetz ist vom Kaiser Anastasius (518), welches die Beschränkung des cursus publicus auf je einen veredus und einen paraveredus verfügte.

So fristete der cursus publicus, einem sterbenden Riesen gleich, sein krankes Leben fort, aber er war doch unter Justinian (527—565) noch immer so viel in Uebung, daß die wichtigsten der im Codex Theodos. enthaltenen Gesetze auch im Codex Justinianeus aufgenommen wurden, aber sie sind eng beisammen und sie bieten nichts Neues; Manche wollen behaupten, unter Justinian sei der cursus publicus nur mehr auf die Pferde beschränkt gewesen und das Fahren sollte ganz aufgehoben worden sein. Daraus erklärt sich, sagt Beust, warum von Tribonian alle die Constitutionen der Kaiser ausgelassen sind, in welchen von den Wägen gehandelt wird, während doch im Codex Theodos. diese Materie behandelt ist. —

Dieser Ansicht möchte ich lediglich die vorcitirte Stelle im Cod. Just. entgegenhalten [1]), welche ausdrücklich den cursus cla-

[1]) Cod. Just. lib. XII. 51 L. 22.

bularis erwähnt. — Allein, daß weder die eine noch die andere Art des cursus publicus auf der frühern Höhe war, daß Gesetze überhaupt nichts mehr zu wirken vermochten, ohne eine ganz neue Reorganisation vorzunehmen, die selbstverständlich aus andern politischen Gründen und Verhältnissen noch viel weniger möglich war, das zu behaupten, wird wohl nicht gewagt sein. —

Wäre es aber auch noch möglich gewesen, so hätte im oströmischen Kaiserthum Justinian es vermocht, den eingerissenen Uebelständen zu steuern und die Leitung des Postwesens kräftiger zu handhaben.

Er gab sich wenigstens viele Mühe, die Bedrückungen der Unterthanen zu erleichtern, viele Stationen, die wohl schon überflüssig erschienen, ließ er einziehen, auf anderen die Beförderung nicht mehr durch Pferde, sondern durch Maulthiere betreiben. Ob nun der Grund zu diesen Veränderungen in seiner Sparsamkeit oder in edler Fürsorge um Erleichterung der Sorge der Unterthanen war, oder ob die Ursache hievon in dem angebornen Mißtrauen des Kaisers, sowie in der Begierde, die postalischen Einrichtungen möglichst nur für sich und den Hof auszubeuten, zu suchen seien, wollen wir hier nicht entscheiden, jedenfalls aber ist die Annahme, als habe Justinian den cursus publicus aufgehoben, dadurch vollkommen widerlegt, ganz abgesehen davon, daß gerade Justinian es war, welcher im Jahre 562 in dem mit den Persern abgeschlossenen Vertrag (in Artikel III.) noch die gegenseitige Benützung der beiderseitigen Postanstalten festsetzte[1])[2]).

[1]) Pauly, Realencyclopädie. V. pag. 1948.

[2]) Menander Protector im Corpus scriptorum Historiae Byzantinae; editio Niebuhrii; Bonnae 1829. pars I. pag. 360. „tertio capite

Nach Justinian verliert sich jedoch das römische Postwesen immer mehr in den Stürmen der Völkerwanderung. Die den ganzen, damals civilisirten Erdkreis umspannende Macht der Römer erlag, — weil Geist und Kraft aus dem Kerne derselben verloren, weil Rom und Byzanz statt der alten Tüchtigkeit und Hingebung Sitze der Verweichlichung, der Wohllust und Ohnmacht geworden waren, — dem Andrange der neuen Volksstämme.

Was in der besten Zeit des römischen Staates sein Halt- und sein Stützpunkt gewesen war, die altrömischen Tugenden der Pietas, der Virtus etc., waren längst untergegangen; die bürgerlichen Kriege hatten die erste dieser Tugenden untergraben; — und wenn auch die Virtus noch als kriegerische Tapferkeit ihren Werth behauptete, so war sie doch als bürgerliche Tugend entschwunden, da sie in der bürgerlichen Freiheit, in der Anhänglichkeit an die Verfassung, in der Vaterlandsliebe und der Nationalität nicht mehr ihre Begründung fand. Nur der Nationalstolz im Gegensatz gegen

---

cavetur, ut Romani et Persae, quarumcunque mercium mercatores et negatiatores, secundum veterem morem neque in aliis locis, quam in quibus decimarum solutio est indicta, mercaturias faciant; ut legati et reliqui, qui, cum quid nuntii perferant, equis publicis utantur, tum qui qer Romanorum, tum qui per Persarum regiones iter habeant, pro cujusque gradu et dignitate honore afficiantur etc. Der griechische Text sagt: *δ' ὡς ἂν οἱ πρέσβεις καὶ οἱ τῇ ταχυτῆτι χρώμενοι τῶν δημοσίων ἵππων πρὸς τὰς ἀπαγγελίας, ὁ μὲν ἐς τὰ Ῥωμαίων, ὁ δ' ἐς τὰ Περσῶν ἤδη ἀφικνούμενοι* etc.

die unterworfenen Völker, ersetzte noch einigermassen die untergegangene Volksthümlichkeit. — Dabei hatte die Bildung sich allerdings sehr gehoben, aber sie war nichts Eigenthümliches, konnte also keine Grundlage der Volksthümlichkeit sein; die bürgerlichen Verhältnisse waren zwar ausgebildet und geregelt, aber es fehlte zum allgemeinen Wohle die Grundlage der alten Einfachheit und Sittenstrenge, an deren Stelle Schwelgerei und Ausgelassenheit getreten waren. — Wenn auch römisches Recht, welches fast allein in jenen Zeiten, wo sich Alles verschlechterte, nicht nur seine Würde erhielt, sondern sich vielmehr noch höher und vollkommener ausbildete, — wenn man auch das Recht, als einen Grundpfeiler der Verfassung des Reiches, noch aufrecht zu halten suchte, wenn auch die Verbesserungen der Verfassung durch Constantin und die Einführung des Christenthums dem Reiche eine große Sicherheit und Ruhe verliehen und ihm eine längere Dauer zu versprechen schienen, — es fehlte die innere Einheit und Festigkeit durch Volksthümlichkeit und Sitte, durch ächte Vaterlandsliebe und altrömische Tapferkeit; die Provinzen wurden von den Barbaren überschwemmt, die man, um sie in Ruhe zu erhalten, in römische Dienste nahm, die aber immer größere Ansprüche machten, deren Erfüllung neue Schwärme herbeilockte, bis die rohe Tapferkeit dieser Naturmenschen den Sieg davontrug über die entnervten, entarteten Römer, und die Germanen dem weströmischen Reiche ein Ende machten[1]).

[1]) Ruperti, Handbuch der römischen Alterthümer. Hannover 1842 Thl. 2.

Aber auch in den herrlichen Ländern Vorderasiens und Nordafrikas verlor sich der Postverkehr mit den Hauptstädten der damaligen Civilisation gänzlich; Jerusalem, Alexandrien, Constantinopel — Plätze, von denen das Licht der Religion und Wissenschaft sich über die Welt verbreitet hatte, sanken für die materielle und geistige Entwicklung der Menschheit zur Unbedeutendheit herab [1]).

Es muß eine für die Wechselwirkung des vorher so weit ausgedehnten Verkehrs furchtbar erschütternde Krisis gewesen sein, als nach und nach diese großartigen Postanstalten im abendländischen wie im byzantinischen Reiche in Trümmer gingen!

Aber die Auflösung des cursus publicus mußte kommen, sie war eine Folge seiner mangelhaften Organisation; und nicht bloß die Organisation war verfehlt, sondern das Princip führte den Todeskeim in sich. Flegler schildert das mit sehr kräftigen Worten, wenn er sagt: [2]) „Die polypenartig gestaltete Last des römischen Postwesens, dieser schmerzvollen Nachgeburt eines unförmlichen Finanzsystems, bildete sich krampfhaft zu seiner gewaltsamsten Stärke aus, gerade als das Reich mit mächtigen Schritten seinem Untergange entgegeneilte. —

Der Sturz des römischen Reiches war nicht sowohl das Werk einer physischen Gewalt, als ein tiefgeistiger Vorgang; er kam nicht von außen herein, sondern von innen heraus; er lag nicht in der sittlichen Entnervung des Einzelnen, sondern in der verderbten Maschinerie des Ganzen.

---

[1]) Deutsche Vierteljahrschrift, Jahrg. 1858. — Zur Geschichte der Posten.

[2]) Flegler, zur Geschichte der Posten, 1858.

Gegen diese letztere waren auf römischen Boden selbst alle Bewegungen der Zeit gerichtet. — Der Versuch ganzer Provinzen, sich gewaltsam loszureißen, wie er in den Zeiten des Gallienus (260—268) stattfand, der heftige Bauernkrieg, der mit Unterbrechungen immer neu aufloderte, und von den Alpen bis in das Innere von Spanien hinein hundertundfünfzig Jahre lang Städte und Landschaften verwüstete, sind dafür vollgiltiges Zeugniß.

Die freien Besitzer begaben sich als Colonen in den Schutz römischer Großen, später flüchteten sie schaarenweise auf die Güter der christlichen Kirche. Alle gesellschaftlichen Zustände waren von Grund aus durchwühlt.

Ueber diesem schwankenden und unhaltbaren Boden war ein mächtiger Heerkörper aufgerichtet. Revolutionär und despotisch zugleich wurde derselbe nur durch übermäßige Vorrechte festgehalten, und anerkannte kein höheres Gesetz, als das des Dienstlohnes und des Säbels. Gallische Legionen zügelten die Bewohner des Orients, Panonier schirmten Britanien; numidische und mauretanische Reiterschaaren hatten ihre Standquartiere in den italischen Städten; germanische Söldlinge umgaben die Person des Kaisers, — man gedachte, ein Volk durch das andere darniederzuhalten. — Der wahre Vertreter dieser zerstörenden Verebenung aber war der römische Beamtenstand. Ohne anderes Gefühl als für die Stufenleiter seines Ranges stand er durch Ueberladung, durch kleinliche Ueberordnung, Nebenordnung, Unterordnung überall sich selbst hemmend im Wege.

Mißtrauische Ueberwachung zog sich wie ein langer Faden durch die ganze Gliederung.

Die Vorsteher der Provinzen wurden von Seitenbeamten, beide von besoldeten Spähern, diese wieder von andern Behörden beobachtet. Ohne Wurzeln im Volke, das zur politischen Stumpfheit verurtheilt war, ohne bestimmte Heimath, von wo aus er mit Liebe und Begeisterung das große Vaterland zu umfassen vermocht hätte, war er zuletzt zu einem innerlich hohlen, dürren und inhaltlosen Begriff zusammengeschrumpft und wandelte von den arabischen Wüsten bis zu den Küsten des grünen Eirin gespensterartig umher.

In keinem Zweige der Verwaltung zeigt sich die öde Unfruchtbarkeit des damaligen Staatswesens so sehr, als in der Anwendung der Postanstalten. Hier drängte sich der ganze Unsegen des ungefügigen Räderwerkes in der abschreckendsten Weise zusammen. Man verbrauchte die Kräfte der Städte und Gemeinden, man zernichtete das Mark des Volkes bis in die entferntesten Landschaften und statt dafür eine schaffende Thätigkeit zurückzugeben, ertödtete man zugleich die Productivität des gesammten Lebens".

Der Keim des Untergangs des cursus publicus der Römer lag schon in der einzigen organisatorischen Bestimmung, daß man mit unerhörter Selbstsucht die außerordentlichen Kosten der Anstalt auf die Schultern derjenigen wälzte, die davon gänzlich ausgeschlossen blieben.

Aber auch das Volk war nicht dazu angethan, die damaligen Postanstalten zu einem volksthümlichen Institute zu machen, — es fehlte das eine jede Verkehrsanstalt belebende Element, — es fehlte der Handel.

Rom hatte zwar durch seine Eroberungen und begünstigenden Umstände einen sehr ausgebreiteten Handel gewonnen, aber

der Geist des Volkes war zur Betreibung desselben doch nicht recht geeignet; der kriegerische Sinn hatte eine solche Ueberlegenheit, daß man den Handel nicht gehörig achtete, und ihn nur betrieb, weil er so bedeutende Vortheile gewährte. Daher beschäftigte sich nur eine gewisse Klasse von Menschen mit demselben; er wurde nie ein Gemeingut des Volkes und führte nicht dazu, daß die Gewerbe mehr ausgebildet und dadurch ein vortheilhafter Activ-Handel geführt werden konnte.

Aber selbst wenn solche ungünstige Verhältnisse nicht bestanden, wenn ferner auch die Organisation der Anstalt eine verfehlte gewesen wäre, so mußte schon gegenüber den bewegten und stürmischen Zeiten die Form der Centralisation gebrochen und damit das ganze Triebwerk bald da, bald dort, bald auf längere oder kürzere Zeit in dem unermeßlichen Reiche ins Stocken gerathen und zerfallen.

Unter Theodosius des Großen Regierung war schon der große Strom der Völkerwanderung hereingebrochen und seine furchtbar daherwälzenden Fluthen zerstörten die Bande gesetzlicher und staatlicher Ordnung; — das römische Reich war getheilt und der Glanz der ewigen Roma fing an zu erbleichen; von allen Provinzen des abendländischen Kaiserthums hatten barbarische Nationen Besitz genommen; die Vandalen von Afrika, Alanen, Sueven und Westgothen von Spanien, die letztern zugleich von Südgallien, die Burgunder von den Ländern der Saone, die Alemanen von denen des Oberrheins, die Franken von Nord- und Ostgallien, die Angeln und Sachsen von Britanien, die Rugier und Heruler von Noricum und endlich die Ostgothen von den rhätischen und einigen illyrischen Ländern.

Auch das morgenländische Reich hatte schon früher

seine meisten europäischen Provinzen von Barbaren verwüsten sehen. —

Diese Völkerzüge reichen aber noch weit hinein in das Mittelalter, sie dauerten ab und zu bis in das 7. und 8. Jahrhundert; denn immer wieder rückten neue Schwärme nach, drängten und verdrängten die ältern oder wurden von ihnen verdrängt; das Wogen der Völker drängte sich, feindselig einander überfluthend, herum in den weiten Ländern zwischen dem schwarzen und baltischen Meere.

Die Cultur fand in diesem Wogen ein tiefes Grab, — die Welt ward getheilt zwischen römischer Entartung und nordischer Barbarei; die Denkmale der Kunst, des Fleißes, die Spuren der Wohlhabenheit und des Geschmackes verschwanden, die festen Wohnungen zusammengedrängter Geschlechter, die Mütter der Geselligkeit und höhern Menschenbildung, die Städte, sanken in Staub. — In Attilas weitem Reich war nicht eine Stadt; halb Europa diente zu Weideplätzen, zu Lagerstätten unstäter kalmukischer Horden. —

Von den hereingebrochenen barbarischen Völkern verstanden die wenigsten, die meisten verachteten in ihrer Rohheit die Segnungen der Civilisation. Das lebendige Treiben des bisherigen Verkehrs war erlahmt; man begegnete allenthalben feindlichen Elementen, es fehlte die Sicherheit des Verkehrs, die Verkehrsmittel waren in ein unorganisches Chaos zersplittert. —

Nur wenige Gegenden und wenige Städte, die durch ihre Lage am Meer oder an großen Strömen begünstigt und durch Volkszahl oder Besitzungen stark genug waren, um einige Selbstständigkeit unter der allgemeinen Zertrümmerung zu behaupten,

setzten wenigstens einen Theil der ererbten bürgerlichen Gewerbe fort und trieben etwas Handel auf den von Barbarei umlagerten doch noch unvergessenen und nicht ganz vertilgten Bahnen. — Die Städte am Rhein, einige am atlantischen und am Mittelmeere, vorzüglich aber die italischen Städte waren hierin vor andern glücklich.

Der Zusammenhang der bisherigen römischen Posten blieb aber zerrissen; und wenn es sich auch nicht von allen Völkern, die von den ehemals römischen Ländern Besitz ergriffen hatten, behaupten läßt, daß sie alle mit gleicher Barbarei die vorgefundenen Einrichtungen von römischer Cultur und Sitte mit Füssen getreten haben, wenn sich vielmehr gerade bei den germanischen Stämmen das Streben gezeigt hat, die bestehenden Einrichtungen zu erhalten oder bestandene wieder aufzurichten, so geschah dies doch nur vereinzelt in einigen wenigen Gegenden. — Ueberdieß bewegten sich diese neuen Völker alle nur auf kleinen Gebieten; sie standen einander selbst oft in den heftigsten Fehden gegenüber; dies mußte also noch um so mehr Hemmung für die, wenn auch noch so dringend beabsichtigte Wiedereröffnung der bisher so weit ausgreifenden Curse mit sich bringen, als die ganze Anstalt der römischen Posten auf der Einrichtung des römischen Beamtenwesens und der Kriegsmacht beruht hatte, deren Gliederung durch die Ankunft der fremden Völker vor Allem aus den Fugen gerissen und deren Stellung von jetzt an eine ganz andere geworden war [1]).

Unter solchen Verhältnissen ist es wohl erklärlich, daß das großartige Institut der römischen Posten nicht auf einmal spurlos in den Fluthen der Bewegung versunken ist, ohne nicht

[1]) Flegler, zur Geschichte der Posten.

da und dort noch einmal in Trümmern wieder aufzutauchen und sich, wenn auch nur eine Zeit lang — auf der Oberfläche der allgemeinen Bewegung zu erhalten.

Und in der That hatte sich dasselbe auch in Afrika während der Vandalenherrschaft, sowie namentlich in Italien bei den Gothen erhalten [1]).

2. Die Vandalen und Gothen.

Als der griechische Feldherr Belisar in Afrika kämpfte, übergab er einem vandalischen veredarius einen Brief zur Besorgung an seinen Fürsten. Die von den ehemaligen Herren des Landes angelegten prächtigen Landstraßen wurden auch unter den Vandalen sorgfältig erhalten. Die Eilboten behielten ihren alten römischen Namen und hatten die Rechte königlicher Boten.

Wie vordem brachten sie Befehle und Verordnungen in die entferntesten Theile des vandalischen Reiches, in den Städten befanden sich Beamte, welche die Pferde zu ihrer Beförderung zu stellen hatten; die Pferde blieben jedoch immer Eigenthum des Staates [2]).

So hatten die Herrscher der Vandalen, welche mit ihrem rohen Volke sich in Afrika rasch die Vortheile römischer Bildung anzueignen gewußt, in das dortige Postwesen größere Ordnung gebracht, wie es scheint, es weniger drückend gemacht, und waren eifrig bemüht, dasselbe als eine vortheilhafte Einrichtung fortbestehen zu lassen [3]).

---

[1]) Hudemann, das Postwesen der römischen Kaiserzeit.

[2]) Procop. Vandal. I. 16.
Procop. Vand. I. I.
Papencordt, Geschichte der Vandalen. pag. 264 ff.

[3]) Victor. Vitensis de persecutione Vandal. 2. 13. quod edictum Hunericus universae Africae veredariis currentibus destinavit.

Insbesondere aber hatte sich das römische Postwesen unter der Herrschaft der Ostgothen in Italien fortgesetzt[1]).

Theodorich, dessen Herrscherstab nicht nur über Italien, sondern auch über Sicilien, über die südlichen Donauländer von Rhätien bis gegen das untere Mösien, über Dalmatien und über einen Theil der südgallischen Küste sich erstreckte, brachte verhältnißmäßig eine glückliche Zeit zurück.

Die Verpflichtungen der römischen Unterthanen, wie dieselben aus der kaiserlichen Zeit überkommen waren, nahm er bezüglich des Postwesens zwar auf das sorgfältigste in Anspruch, aber es spricht aus den Gesetzen und Verordnungen, die er deßfalls erließ, ein ganz anderer Geist; ein warmer Hauch der Liebe, wohl bemessene Einsicht in die bestehenden Verhältnisse, ein belehrender Ton tritt aus seinen Gesetzen und Verordnungen uns entgegen, wenn er es auch wohl verstand, der eingerissenen Zügellosigkeit und Verwahrlosung auch mit energischen Strafen zu begegnen.

Zahlreiche Briefe seines berühmten Rathgebers und Freundes Cassiodorus beweisen uns die Sorgfalt dieses Herrschers, mit welcher er den abgestorbenen Gliedern des römischen Staatskörpers neues Leben wieder zu geben sich bemühte. —

---

[1]) Guérard, Polyptyque de l'abée Irminon tom. I. pars II. Les Goths placés plus que les autres Germains sous la salutaire influence des idées romaines, suivirent plus longstemps, je ne dis pas les principes, mais les errements de l'ancienne administration et l'on retrouve en particulier dans les royaumes de Théoderic, sous son ministre Cassiodore, le service des postes organisé en Itali: et en Espagne tel à peu près qu'il l'avait été par les empereurs romains.

Er fügte vor Allem, wenigstens so weit sein Scepter reichte, die zerrissenen Glieder des Verkehrs wieder zu einem Ganzen zusammen und suchte die Lasten der Unterthanen in dieser Beziehung zu erleichtern. Klagen ganzer Gemeinden, über Verarmung und Entvölkerung drangen wohl zu seinen Ohren, und wo es möglich war, trat er helfend ein.

So hatte er verschiedene Gemeinden und Städte auf ihre Bitte hin, von der unerschwinglichen Last zur Stellung der veredi und paraveredi befreit, z. B. die Stadt Como [1]), welche durch ihre Lage an einem Straßenknotenpunkte gerade in Folge der außergewöhnlichen Bewegung der Völker durch ihre bisherigen Vorspannleistungen gänzlich verarmt war; ebenso übernahm er die der Stadt Scylliaca aufgelegten Verpflichtungen auf Staatskosten, nachdem er erfahren, daß ihre Einwohner durch diese Leistungen selbst in Noth gerathen waren [2]).

Eine besonders strenge Controle ordnete er darüber an, daß Niemand mehr Thiere verlangte, als ihm seine evectio zuweise,

---

[1]) Cassiodori. Variar. lib. XI. cap. 14. „dum multis itineribus Como civitas expetatur, ita se possessores paraveredorum assiduitate suggerunt esse fatigatos ut equorum nimio cursu ipsi potius atterantur.' Quibus indultu Regali beneficium praecipimus jugiter custodiri etc.

[2]) Cassiodori Var. Lib. XII. ep. 15. „hanc dum frequenter invisere desiderant commeantes, dum taedia laboris refugere cupiunt, amoenitate civitatis in paraveredorum et annonarum praebitione proprii cives fatigantur expensis. Quapropter ne laedat urbem amoenitas sua, aut res praeconii fiat causa dispendii, paraveredorum et annonarum praebitionem secundum evectiones concessas in assem pnblicum constituimus imputari etc.

und Cassiodorus erließ in diesem Sinne namentlich an die 2 Statthalter in Spanien die strengsten Befehle[1]).

Außerdem erneuerte Theodorich die alte Verordnung, daß kein Pferd des cursus publicus für Privatdienstleistungen abgegeben werden dürfe, und setzte eine Strafe von 100 Solidi fest für jeden, der ein Pferd über Gebühr verwendete; ebenso wurde die Belastung der Pferde strenge überwacht; Theodorich erkannte recht wohl den Nutzen der Postanstalten und wollte deßhalb dieselben auch so erhalten wissen, daß sie ihren ursprünglichen Zwecken entsprechen könnten[2]).

Wie sehr er von dem Nutzen der Posten überzeugt war, und wie sehr er dessen Vortheile auch für seine Regierungszwecke auszubeuten beabsichtigte, geht aus verschiedenen Stellen seiner Verordnungen hervor, durch welche er theils für die

---

[1]) Cassiod. Var. V. 39. „Paraveredorum itaque subvectiones exigere eos qui habent veredos adscriptos provincialium querela comperimus: quod nullum penitus sinatis praesumere quando per turpissimos quaestus et possessor atteritur et comeantium celeritas impeditur etc

[2]) Cassiodorus Var. lib. IV. 47. „Legatorum nostrorum suggestione comperimus, cursuales equos frequenti usurpatione fatigari, et quos nos necessitatibus publicis cupimus custodiri, in usum cognovimus privatae voluntatis assumi . . . . . Et quod nobis frequenter usurpatum esse suggeritur, si quis invitis his, quibus haec cura mandata est, veredos praesumere fortassis assumpserit, cujuslibet nationis fuerit vel honoris, per unum equum centum solidos mulctae nomine cogatur inferre etc. Parhipporum quinetiam onera centum librarum nullus excedat. Expeditos enim properare mittendarios volumus, non migrare censemus etc. Et ideo quinquaginta solidorum mulctam jam non veredarius sed catabulensis incurrat, quisque ultra centum libras parhippum crediderit onerandum etc.

Dienſttauglichkeit und gute Erhaltung der Pferde ſorgte[1]), theils für die Einſchränkung der Evectionen bedacht war, und jenen, welche ſich ohne evectio des cursus bedienten, die geeigneten Strafen zuerkannte[2]).

Aber auch für Wiederherſtellung der vernachläßigten Straßen ſorgte Theodorich; er munterte ſeine Völker auf, Hand anzulegen an die Beſchäftigungen des Friedens; er ſuchte zu cultiviren und zu verbeſſern, wo es ging[3]).

---

[1]) Cassiod. Var. lib. I. 29. „Non dubium est ad utilitatem reipublicae cursus custodiam pertinere, per quem nostris ordinationibus celerrimus praestatur effectus. Et ideo velut necessariae rei, major adhibenda cautela est; ut qui ad continuos excursus constituti sunt, turpi macie non tabescant; ne jejuna tenuitas laboribus praeventa succumbat, et incipiat iter fieri morosum, quod ad celeritatem constat esse inventum. Quapropter devotio vestra, praesenti jussione commonita, terrarum spatia, que veredis antea licuerant, mutationibus suis, a possessore vendicata restituat, ut nec illis parvo spatio inducantur damna, et istis recuperata sufficiant"

[2]) Cassiodori. Variar. lib. V. ep. 5. „Decet proinde semper esse paratum (nämlich cursuale ministerium) quod utilitatibus publicis probatur accommodum; ne quod ad celeritatem repertum est, in congruam potius festinantibus inferat tarditatem. Atque ideo Praefecti Praetorio et Magistri Officiorum ubi pro publica utilitate delegerint, ordinatione locatus, excedentium improbam praesumptionem tali te praecipimus districtione resecare, ut sive Gothus sit, aut Romanus, qui sine nostra, vel eorum quorum interest, evectione veredum praesumit attingere, per unum equum centum statim solidos a te cogatur exsolvere, et de illis quoque pari serveritate censemus, qui supra evectionum numerum cursuales equos usurpare praesumunt etc.

[3]) Cassiodori Var. lib. 12. ep. 18. „Quo circa iter Flaminiae rivis sulcantibus exaratum, hiantes ripas latissima pontium interjectione conjungite; oppressas margines platearum asperrimis silvis enudate; paraveredorum ascriptus numerus procuretur cum electa qualitate membrorum etc.

Wo der cursus publicus durch Schifffahrt ersetzt werden konnte, wenigstens für schwere Lasten und Frachten, da ordnete er Schiffszüge an und errichtete Matrosen-Stationen, um auf diese Weise die Kräfte der Menschen und Thiere zu sparen [1]).

Allein trotz allen Bemühungen konnte von einem organischen Ganzen doch nicht mehr die Rede sein und es waren und blieben nur gleichsam aus dem Schutte der Umwälzungen hervorgegangene Trümmer des cursus publicus der Römer; die reich ausgestatteten mansiones waren verödet, es gab keine mutationes mehr, wo der Lärm der muliones vernehmbar war; — es lag auch kein Bedürfniß mehr vor, weit ausgreifende Verbindungen herzustellen [2]).

Schon mit dem Einbruche der Longobarden in Italien (568) verlieren sich dort alle weiteren Spuren und lassen sich nur mehr — aber freilich nur sehr verkümmert bei den Merovingern in Gallien verfolgen [3]).

---

[1]) Cassiod. Var. lib. II. epist. 31. „Et ideo Comiti Sacrarum largitionum nostra praecepit auctoritas, ut in Hostiliensi loco constituti debeatis; quatenus fiscali humanitati recreati excursus cum veredariis per alveum Padi more solito faciatis, ut diviso labore equis publicis debeat subveniri; quando cursus vester non atteritur qui per vias liquidas expeditur etc.

[2]) Flegler, zur Geschichte der Posten.

[3]) Guérard, Polyptyque de l'abée d'Irminon, tom. I. p. II. La domination des Barbares si funeste à la civilisation corrompit d'abord et detruisit les bonnes institutions de l'ordre social. Les voies romaines étant elles-mêmes dégradées ou très-mal entretenus par eux la rapidité et souvent la possibilité des grandes communications par terre durent necessairement prendre fin. Aussi les „veredi" furent-ils presque entièrement abolis avec les „stationes" et il ne resta plus guère, et encore, sous une forme altérée, — que des, „paraveredi"! —

Die hohen Gestalten aus Griechenland und Rom, das Reich der Caesaren war dahin. — Die längst morsche Grundveste der alten Welt war erbebt und mit betäubendem Geprassel stürzte der in allen Fugen erschütterte Bau zusammen. — Was in Jahrtausenden der menschliche Fleiß geschaffen, was die Mühe vieler Geschlechter groß gezogen, was die nie schlummernde Erfahrung vervollkommnet und befestigt hatte, — alle Denkmale der Kraft, des Genies, der Tugend der alten Welt — Alles, war in traurige Trümmer zerfallen! —

II. Theil.

Das Mittelalter.

Vom Verfall der römischen Posten bis zu den Post-Anstalten Ludwig XI.

(v. 576—1452 n. Chr.)

Abschnitt I.

Die Spuren der römischen Postverbindungen.

Cap. I.

Uebersicht.

Bevor wir die Spuren des cursus publicus der Römer nun weiter verfolgen und bevor wir den Schauplatz der Völker betreten, die während der Völkerwanderungen durch Städte-ruinen und Trümmerhaufen ihre brausende Fluth bezeichneten, mag es gestattet sein, mit wenig Worten den Charakter des ganzen Zeitraumes zu veranschaulichen, um schon von vorn herein uns mit jenen Zuständen und Verhältnissen vertraut zu machen, welche den großen Contrast der mittelalterlichen

Zeitperiode gegenüber der eben verlassenen kennzeichnet. — Es wird sich von selbst zeigen, ob und in wieweit die Wiederaufnahme des römischen cursus publicus oder die Fortbildung desselben auf gleicher oder auch auf neuen Grundlagen möglich oder wahrscheinlich war.

Wundervolle Bilder einer dämmernden Zeit treten uns jetzt entgegen; ein anderes Geschlecht, ein anderer Schauplatz, ein anderer Ton des Wirkens und des Leidens erscheint. Bisher ungekannte oder thatlos schlummernde Völker haben sich wie einbrechende Meeresfluthen über die römische Welt ergossen.

Die alte Cultur war nun gleichzeitig mit der alten Gesellschaft von den über ganz Europa und Nordafrika hinflutenden Wogen der Völkerwanderung verschlungen. Auf die Eintönigkeit des römischen Staatswesens, welches jede Spur eines selbstständigen Lebens in den Gliedern des Riesenkörpers ertödtet hatte, folgte die Eintönigkeit der Barbarei und eines rohen, ungebändigten Naturlebens.

Der schwere Tritt der rohen Völker zermalmt — gedankenlos und unerleuchtet durch die Wissenschaft und durch die Erfahrungen des dahin sinkenden Geschlechtes nicht belehrt — die Denkmale der Weisheit und Tugend, wie jene der Thorheit und des Verbrechens ohne Unterschied.

Mit wilder Lust oder doch des Verständnisses baar, schreiten sie über die Trümmer, nicht achtend aller Schätze des klassischen Bodens, blind für die lehrreichsten Bilder einer ungekannten Vergangenheit. Aus sich selbst müssen sie nun die schlafenden Keime der Humanität entwickeln, eine eigene Bahn zur Cultur sich brechen, da die alten Pfade, wo einstens das vertilgte Geschlecht gewandelt hatte, unter Ruinen begraben

sind. Aber bis sie nur das Bedürfniß, den Wunsch nach einem bessern Zustand fühlten, mochten Jahrhunderte vergehen, wenn nicht einzelne Völker so glücklich waren, unter günstigeren Verhältnissen einzelne Lichtfunken aus der schönen Vorwelt in die Nacht ihrer Arbeit schimmern zu sehen oder zur Förderung, Befestigung und Verschönerung ihres Baues einzelne wohl erhaltene Grundmauern und Säulen unter den lange verachteten Trümmern der Alten zu finden und zu benützen. —

Wer möchte nicht sofort erkennen, daß unter solchen Verhältnissen nahezu alle Grundbedingungen fehlten, welche das Dasein von geregelten Verkehrsanstalten erwarten lassen könnten; nur bei einzelnen Völkern, deren Herausbildung unter glücklicheren Verhältnissen rascher vor sich ging, können wir vermuthen, daß selbst das einfachste, roheste Bedürfniß nach allmähliger Annäherung und Zusammenleben hervorgetreten ist und da und dort die vorgefundenen Trümmer des römischen cursus publicus erkannt und zu gleichem Zwecke benützt worden sind.

Gerade die Betrachtung der Frage über die Existenz der Posten im Mittelalter gewährt ein äußerst spannendes Interesse und je schwerer und mühsamer die Spuren zu finden, desto mehr Poesie möchte ich sagen, gießt sich über die Morgendämmerung dieser neu herangebrochenen Zeit.

Wer suchte doch auch nicht fast unwillkührlich gerne in den Ruinen alter Zeiten nach den einzelnen Trümmern, die ihm noch Zeugniß geben für die hier längst entschwundene Wirklichkeit! —

Leider finden wir auch für die Darstellung der Geschichte der Posten nur solche Trümmer, aber immerhin werthvoll

genug, um sie als brauchbares Material mit Freude begrüßen zu können.

Der mittelalterliche Geist in seinem specifischen Unterschied sowohl vom antiken, als dem sogenannten modernen hat sich gerade auch in den Verkehrsverhältnissen scharf ausgeprägt und letztere schließen sich genau dem jeweiligen Charakter der social politischen Strömung an.

Wie vor Allem die antike Staatsidee und das römische System der Fiscalität der ganzen Sinnesart der Völker, welche jetzt neu in die Weltgeschichte eintreten, zuwider ist, so ist es gerade umgekehrt der Geist der freien Bewegung, der alle Glieder durchweht, der die neu erwachenden Interessen fortwährend in sich aufnimmt, an der Hand der Erfahrung allmählig, wenn auch langsam, entwickelt und so die großen Wirkungen hervorruft, denen wir im Verlaufe des Mittelalters begegnen.

Bei so obwaltenden Principien hätte sich die römische Staatspost bei den neuen Völkern ohnehin unmöglich fortsetzen können, selbst wenn sie mit der vollen Civilisation ihrer späteren Zeit auf den Schauplatz getreten wären.

Dies Letztere war aber nicht nur nicht der Fall, sondern im Gegentheil begegnen wir überall vollständiger Auflösung, Zerrüttung, wo nicht der ausgeprägtesten Barbarei.

So treten uns namentlich auch in Deutschland in ähnlicher Weise, wie in Italien zur Zeit der Longobarden zerrissene und zerklüftete Zustände entgegen.

Die römische Bevölkerung war in Folge der Ereignisse entweder ausgewandert, oder flüchtete in die Städte, oder verlor sich, so weit sie auf dem Flachlande noch übrig bleiben mochte,

unter der Masse der eindringenden Nationen. Ueberdieß zog der Germane überhaupt die ungestörte Abgeschlossenheit seines Grundbesitzes vor.

Seine wilden kriegerischen Sitten vertrugen sich nicht mit zwingenden und lästigen Staatseinrichtungen, ihre Ansiedlung suchte zerstreute und abgegrenzte Weiler und Gehöfte auf, sie wichen dem beengenden Umfange der Städte aus.

Wir finden zwar in ihren Gesetzen der Vereden und Paravereden, der Angarien und Parangarien erwähnt und die von diesen Ausdrücken herkommenden Wörter haben sich bis heute im Gebrauche erhalten [1]); im Uebrigen aber berechtigt der Zusammenhang, in welchem dieselben gebraucht sind, durchaus nicht zu der Annahme, daß eine zum Zwecke des Reisens und der gegenseitigen Verbindung errichtete stehende Anstalt damit gemeint sei. Es ist nur von Fuhren und Frohnden als Staatslasten im Allgemeinen die Rede. Wir dürfen daher mit Sicherheit annehmen, daß sich die dürftigen Bruchstücke der altrömischen Reisebeförderung vorzugsweise nur in den romanischen Gebieten des fränkischen Reichs erhalten haben.

Cap. II.

Einzelne Spuren römischer Posteinrichtungen.

Aber auch in Gallien treten uns die Spuren der römischen Posteinrichtungen eben nur als Spuren entgegen; an der

[1]) Flegler bemerkt hier: „Ob das lateinische veredus aus der Zusammenziehung von vehere und rheda entstanden sei, lasse ich dahingestellt, gewiß aber ist, daß unser deutsches Wort „Pferd" von jenem herzuleiten ist. Im alten Hochdeutschen hieß es „Pharit" oder „Pherit" und die an „paraveredus" erinnernde Form lautet „Parafrid" oder „Parafred", altfranzösisch „palafroi".

Fortdauer eines geordneten Instituts darf man wohl mit Recht zweifeln.

Waren ja auch dort die gesellschaftlichen Zustände bis auf's Tiefste erschüttert und auch dort beschränkte man sich auf die möglichst engsten Grenzen des Verkehrs.

Man vermied das Zusammenleben, man machte sich lieber unzugänglich in den Wäldern, die einzelnen Stämme schlossen sich ab von den andern; selbst die Könige vermieden die ehemaligen Weltstädte und zogen den stillen Aufenthalt auf ihren Landgütern (villae) allem geräuschvollen Glanze vor. Ist es doch bekannt, daß noch die letzten Könige der Merovinger alljährlich einmal auf hohem mit Ochsen bespannten Wagen, von einem Rinderhirten kutschirt, zu den Versammlungen ihrer bewaffneten Mannen zogen[1]); was sollten also da die Postverbindungen der römischen Cäsaren, woher sollte das Bedürfniß kommen, eine solche Anstalt zu errichten, wenn die Völker nicht wie vormals Glieder eines großen Ganzen waren, wenn sie sich vielmehr jedes für sich abgrenzten und abschlossen; wozu Anstalten für den Verkehr, wenn dieser selbst sich nicht über den Bereich persönlicher Thätigkeit hinaus erstreckt, wenn im Gegentheil Burgen und Mauern, Wälle und Gräben die Grenzen des Verkehrs der Könige und Großen umschlossen.

Wenn es freilich galt, die von der römischen Herrschaft noch gebliebenen Leistungen der Unterthanen bezüglich der Stellung von Pferden und Wägen zu Lieferungen von Lebens-

---

[1]) Einhard, Kaiser Karls Leben in den „Geschichtschreibern der deutschen Vorzeit", IX. Jahrhundert. Berlin 1850. Bd. I. pag. 23.

unterhalt für die reisenden königlichen Beamten in Anspruch zu nehmen, da wußte jeder König oder Herzog einen geeigneten Gebrauch davon zu machen.

So war namentlich Chlodwig und seine Nachfolger so wenig, als die übrigen germanischen Könige gesonnen, in den ehemals römischen Gebieten, deren Besitz ihnen zugefallen war, auf die früheren kaiserlichen Gerechtsame zu verzichten.

Daher blieb die Last der Vorspanne und des Lebensunterhalts bei Königsreisen als Pflicht der Unterthanen[1]) allenthalben wohin nur einer der Könige und sein Gefolge ihre Reise richteten.

Selbst die alte Uebung, Freibriefe auf den Genuß dieser öffentlichen Vortheile auch an Andere nach Gutdünken zu verleihen, dauerte als königliches Vorrecht ununterbrochen fort, wie dies aus mehreren Quellen zu entnehmen ist.

Wie bei den Römern, so hatten auch bei den fränkischen Königen die Gesandten des Hofes oder fremde Abgesandte, die an ihren Hof kamen, den Genuß der freien Reise und freien Unterhalt für ihre Person sowohl, als für ihr Gefolge auf Kosten des Staates oder der Unterthanen. Zu diesem Zwecke wurden sie vom Könige oder seinem Stellvertreter mit Freibriefen versehen, welche wie früher „evectiones“ oder „tractoriae“ hießen[2]).

---

[1]) Flegler, zur Geschichte der Posten.

[2]) Guérard, Polyptyque de l'ablée d'Irminion, tom. I. p. 2 §. 425. „Dans le diplôme de Chilperic II „evectio“ signifie ce qui est accordé pour la route et „tractoriae“ les lettres expediées à ce sujet.

Dieselben bezeichneten nicht nur die Zahl der Pferde, die dem Reisenden gewährt werden sollten, sondern führten auch alle Bedürfnisse namentlich auf, welche ihnen auf der Reise geliefert werden mußten. — Marculf hat uns eine Formel dieser Gattung von Freibriefen überliefert. Wiewohl das System einer eigentlichen Postanstalt nicht mehr bestand (quoique le systéme des transports publics fut certainement désorganisé) kommen doch in den Freibriefen die Bezeichnungen „veredi" und „paraveredi" vor; Guérard glaubt hieraus schließen zu können, daß die veredi nicht mehr gerade die ehemaligen equi cursuales, nicht mehr die ausschließlich zum Postdienst bestellten Pferde waren, sondern daß sie vielmehr dem Könige gehörten, während die paraveredi stets Eigenthum von Privaten waren.

In diesen Freibriefen nun wendet sich der König an alle seine Beamten mit dem Auftrage, die in demselben vorgezeichneten Gegenstände auf den geeigneten und hergebrachten Stationen in Bereitschaft zu halten, resp. herbeizuschaffen [1]).

---

[1]) Marculfi formulae, ed. Bignonii Parisiis 1666; bei Baluze II pag. 381. „Ille rex omnibus agentibus. Dum et nos in Dei nomine Apostolicum virum illum necnon et illustrem virum illum partibus illis legationis causa direximus, ideo jubemus ut locis convenientibus eisdem a vobis evectio simul et humanitas ministretur, hoc est veredos seu paraveredos tantos, cervisae modios tantas, lardi libras tantas, carnis libras tantas, porcos tantos, porullos tantos, verveces tantos, agnellos tantos, aucas tantas, fasianos tantos, pullos tantos, ova tanta, olei libras tantas, gari libras tantas, mellis tantas, areti tantas, cumini libras tantas, piperis tantas, costi tantas, gariosti tantas, spici tantas, cinamoni tantas, grani mastice tantas, dactylas tantas, pistacias tantas, amandolas tantas, cereorum libras tantas, salis tantas, olerum, legumi-

Zu den beizuschaffenden Artikeln gehörten vor Allem: Pferde, Schwarzbrod, Wein, Bier, Speck, Rindfleisch, Schweinefleisch, Spanferkel, Hammelfleisch, Lammfleisch, Gänse, Fasanen, Hühner, Eier, Oel, Fischgare, Honig, Essig, Kümmel, Pfeffer, Costuswurzeln, Cariviol, Lavendel, Zimmt, Mastixkörner, Weintrauben, Mandeln, Wachskerzen, Käse, Salz, Kohl, Hülsenfrüchte, Holz, Fackeln, Futter für Pferde &c. &c.

Man sieht aus dieser reichlichen Auswahl, daß die Erinnerung an den Luxus der römischen Reisenden und an die comfortable Einrichtung der römischen Stationen sich sehr frühe wieder heimisch gemacht hat.

Diese Freibriefe hießen auch nur „Regis tractatoria missis domini“ und wie Rockinger[1]) sagt, bezeichnet sie Bignon in seinen Noten zu dieser Formel als diplomata quae dantur missis vel evocatis a principe, ut cursu publico uti possint, quem alioque absque diplomate usurpari fas non erat adscriptis etiam locis et mansionibus, quibus sumptu publico ali debent; commeatus enim in itinere praestandus definiri his literis solebat ut haec quoque formula exemplo est.“

---

num carra tanta, faculas tantas itemque victum ad caballos eorum, foeni carra tanta, suffusi modios tantos. Haec omnia diebus singulis tam ad ambulandum, quam ad nos in Dei nomine evertendum unus quisque vestrum locis consuetudinariis eisdem ministrare et adimplere procuretis, qualiter nec moram habeant nec injuriam perferant, si gratiam nostram optatis habere.“

[1]) Rockinger, Salzburgisches Formelbuch XLII pag. 107. In den Quellen zur bayerischen und deutschen Geschichte, München 1858.

Aus dieser Bemerkung ließe sich die Existenz des cursus publicus noch ohne allen Zweifel beweisen, und die ganze Einrichtung wäre also noch die gleiche wie zu Römers Zeiten: namentlich wäre hiedurch bestätigt, daß die noch bestehenden Postanstalten auch auf Kosten der Unterthanen erhalten werden mußten.

Was die wirkliche Lieferung der angeführten Gegenstände anlangt, sagt Guérard, so erscheint die Formel nur als allgemeiner Anhaltspunkt und man darf daraus nicht schließen, daß jeder einzelne Artikel jedem Reisenden und jedesmal geliefert werden mußte.

Eine weitere Urkunde in dieser Beziehung ist durch den vom König Chlotar III. und seiner frommen Gemahlin Baldachilde schon im 7. Jahrhundert (550) zu Gunsten des Klosters Corbeja ausgestellten Freibriefe gegeben. Durch diesen Freibrief (littera tractoria)[1]) wird dem Kloster Corbeja an der Somona, östlich von Ambiani (Amiens) der Ertrag einer Zollstätte zugewiesen und der mit der Beaufsichtigung der dortigen Einnahmen beauftragte Beamte des Klosters (missus) erhält das Recht der freien Beförderung (evectio); die Gegenstände des Unterhalts, welche man demselben von Ort zu Ort verabreichen soll, sind genau verzeichnet. Dieser Freibrief ist aber nicht, wie der ersterwähnte, von vorübergehender Geltung, sondern die Berechtigung soll für alle Zeiten auch ohne besondere Erneuerung (absque renovata tractoria) fortbestehen[2]).

[1]) Bignonii notae ad Marculfum bei E. Baluze, Capitul II. 891—893.

[2]) Guérard l. c. I. II. p. 806. Il n'en est pars de même de l'evection accordée, en 716 par le roi Chilpéric II. à l'abbaye de Corbie: tous les objets indiqués devaient être fournis réellement.

Das Beispiel von Corbeja steht nicht vereinzelt[1]).

Eine Reihe von geistlichen Körperschaften, Stiftern und Klöstern errangen, wenn schon nicht ähnliche Vorrechte, doch eine ungewöhnliche Lebhaftigkeit des Verkehrs. An der Spitze von allen steht die berühmte Abtei der Benedictiner zu Clugny. Ihre äußern Verbindungen reichen einerseits bis in das Innere von Spanien, anderseits bis zu den Grenzen Ungarns und Polens. Einzelne Klöster derselben unterhielten heilig gehaltene Bündnisse[2]) und häufigen Briefwechsel[3]), welchen Mönche selbst oder andere Klosterdiener besorgten. Diese reisten nicht selten zu Pferde[4]).

Solchergestalt erwuchsen von unten herauf neue Bedürfnisse und Anstalten des öffentlichen Verkehrs.

Schon diese Aktenstücke allein würden uns die berechtigte Vermuthung an die Hand geben, daß die Trümmer der römischen Postanstalten bei den Franken wenigstens theilweise aus dem Schutt gezogen und in demselben Geiste und Principe, und nach Möglichkeit mit denselben Anforderungen an die Leistungsfähigkeit der Unterthanen, d. h. mit derselben Bedrückung aufrecht blieben.

Aber die Geschichte der Franken kennt noch einen andern Beweis, der das Gesagte unzweifelhaft bestätigt.

Die Stelle ist in der Erzählung von Herzog Rauching

---

[1]) Flegler, zur Geschichte der Posten.

[2]) L. d'Achery et J. Mabillon Acta sanctorum ordinis S. Benedicti. Venetiis 1733, Saec. II. p. 1044.

[3]) L. d'Achery et J. Mabillon, Acta sanctorum etc. Saec. II. p. 1043.

[4]) Iibid. saec. II. p. 920.

enthalten, welcher sich mit einigen Großen des Königs Chilperich wider seinen eigenen Herrn, den König Childebert (558 oder 587 nach Guérard) verschworen hatte.

Als Herzog Rauching deßwegen zur Verantwortung gezogen und vor Childebert beschieden wurde, stellte der König, so erzählt Gregor von Tours, noch ehe er ihm ein Gehör gestattete, Briefe aus, und entsendete seine Curiere, ausgestattet mit der evectio publica, um allenthalben die Güter desselben in Beschlag zu nehmen und ließ ihn erst dann in sein Gemach führen [1]).

Etwas weiter im Verlaufe derselben Erzählung (sub D) wird auch hinzugefügt, daß nach der Ermordung des Rauching einer der Curiere sich eilig aufmachte, um das Geschehene seiner Gemahlin zu berichten. (quo interfecto protinus unus puerorum ejus cursu veloci evolans nuntiavit conjugi ejus, quae acta erant.)

Wenn also solche Benennungen, solche termini technici sich noch aus der Zeit der römischen Postanstalten für das gleiche Geschäft, für die gleiche Handlung erhalten hatten, so mußte doch gewiß in einzelnen Gegenden noch ein cursus publicus bestanden haben; ich sage nur ein cursus publicus nicht der cursus publicus, den wir bei den Römern kennen gelernt haben — und wenn er in einzelnen Bezirken nachweisbar wieder aufgerichtet war, was hindert uns an der Annahme, daß er nicht auch in andern oder allen Theilen des fränkischen

[1]) Gregor Turon. Historia francorum IX. 9. bei A. Duchesne, Scriptores I. 415. ,.Qui cum adfuisset prius quam eum Rex suo jussiset adstare conspectui, datis litteris et pueris destinatis cum evectione publica qui res ejus per loca singula deberent capere etc.

Reiches in Uebung war, wenn auch geschichtliche Anhaltspunkte darüber nicht bis auf unsere Zeiten gelangt sind.

Selbst aus späterer Zeit, mehr als $2^1/_2$ Jahrhundert nach der Begebenheit mit Herzog Rauching, ist es von Lupinus, Abt von Ferières, bekannt, daß er auf die „tractoriae“ des Königs wartete, bevor er seine Reise antrat, welche er, um einen königlichen Auftrag zu erfüllen, zu unternehmen veranlaßt war[1]).

So wäre denn allerdings durch diese historischen Thatsachen ein schwacher Faden gesponnen, an dem man den alten cursus publicus in seinen wenigen Ueberresten bis zur Zeit Karls des Großen verfolgen kann; — aber allerdings ist dieser Wegweiser so unvollständig und verliert sich in dem bunten Gewirre der staatlichen Einrichtungen jener Zeit so sehr, daß er vielleicht kaum eine Berechtigung seiner Werthschätzung verdiente, wenn er nicht gerade unter Karl dem Großen und resp. seinen Nachfolgern wieder mit mehr Sicherheit und Bestimmtheit hervorträte.

Abschnitt II.

Die Postanstalten Kaiser Karl des Großen und seiner Nachfolger.

Cap. I.

Carl der Große.

Drei Jahrhunderte waren seit dem Falle Roms vergangen. Die Wogen der Völkerwanderung hatten sich beruhigt. Die

[1]) Guérard Polyptyque de l'abbée Irminon tom. I. p. II.

einzelnen Völkerstämme befestigten sich in ihren Wohnsitzen. Die erste Periode des Mittelalters war vorüber. Auf der Schwelle der zweiten tritt uns ein Mann entgegen, mit Recht der Große genannt. Er verstand seine Zeit, wie sein Volk, und wurde der Reformator der germanischen Welt. Das Zeitalter Karl's des Großen ist nach langer Oede der erste freudige Anblick, der dem Forscher gegönnt ist. Ueberall keimt die junge Cultur empor, überall werden neue Samenkörner gelegt.

Kaiser Karl der Große eröffnet durch seine imposante Erscheinung einen neuen Zeitabschnitt in der Geschichte der Cultur, er gibt dem Strome der allgemeinen Verhältnisse eine neue lang kenntliche Richtung. Seine Thatkraft, durch die Gunst des Schicksals noch erhöht, vereinigte vor Allem große bis jetzt zersplitterte Ländercomplexe; die Ländermasse, die er zusammenbrachte, reichte von der Nordsee bis zum untern Italien, vom Ebro bis zur Weichsel und Theiß.

Zum ersten Male nach langen Jahrhunderten sehen wir wieder viele Provinzen und Länder unter einem Scepter und ein Gesetz regiert Alle gemeinsam; wir sehen die Wiedererstehung des abendländischen Kaiserthums vor uns, jedoch unter der Aegide eines andern politischen Principes.

Kaiser Karls des Großen Reich hätte dem Umfange und seiner Ausdehnung gemäß die für das Dasein von Verkehrsanstalten nothwendigen Grundbedingungen im reichsten Maße gehabt; — das ganze Bestreben des Kaisers ging offenbar dahin, in bürgerlicher wie militärischer Beziehung ein einheitliches Ganzes zu schaffen; und wenn er bei der großen Ausdehnung seines Reiches die Möglichkeit gewinnen mußte, seine Anordnungen in gleicher Weise zur Geltung und zum Vollzug brin-

gen und ebenso von den Bewegungen und feindseligen Plänen der erst unterjochten Völker rechtzeitig Kunde erhalten zu können, so liegt der Gedanke mehr als nahe, daß Kaiser Karl aus den bisher noch ungefügigen und zerrissenen Verkehrsmitteln eine regelmäßige, seinen Herrscherplänen entsprechende Anstalt zur Beförderung seiner Gesandten, Beamten und Correspondenzen errichten wollte oder errichtet hat.

Daß eine solche Anstalt in den ersten Jahren seiner Regierung nicht bestand, beweist das Capitulare vom Jahre 802, zu welcher Zeit sich der Kaiser gelegentlich einer großen Versammlung zu Aachen befand, von wo aus die Beschlüsse, die in dieser Versammlung gefaßt worden waren, durch die Grafen und Centenarien zur unverzüglichen Weiterbeförderung und Verbreitung im Reiche zu gelangen hatten[1]).

Es ist also hier nichts von einer schon bestehenden Beförderungsanstalt erwähnt und schreibt auch Daniel[2]) von eben dieser Reichsversammlung, daß die Verbreitung seiner Erlasse, Befehle rc. rc. nur durch die eigens hiezu abgesendeten Commissäre vermittelt wurden: Charlemagne — fit faire des copies des decrets qui avaient été faits dans cette assemblée d'Aix-la-chapelle, aux quels il donne en latin le nom d'E-

---

[1]) Pertz, Monum. Germ. histor. Leges tom. I. Caroli M. capit. pag. 94. „de legationibus a domino imperatore venientibus missis directis, ut comites et centenarii praevideant omni solicitudine, sicut gratiam domini imperatoris cupiunt, ut absque ulla mora eant per ministeria eorum omnibusque omnino praecepit, quia hoc debiti sunt praevidere ut nullam moram nusquam patiatur, sed cum omni festinatione eos faciant ire viam suam etc.

[2]) Le père Gabriel Daniel, histoire de France, tom. II. p. 67.

dictum Legationis, c'est á dire édit envoyé, ou qui doit être envoyé. Il les adressa aux évêques, aux gouverneurs et aux juges des villes et des provinces; les personnes qui les porterent étaient du nombre de ceux qu'on appellait envoyés du prince (missi domini), c'était comme des commissaires deputés pour faire executer ses ordres de concert avec les évêques, les comtes, et les autres magistrats, chacun en ce qui les regardait, et qui a leur retour lui rendaient compte de l'état des provinces, de la manière dont la justice y etait administrée et de tous les abus qui pouvaient s'étre glissé dans le gouvernement de l'état et de l'eglise".

Nirgends ist ersichtlich, daß Anordnungen und Befehle erlassen wurden, die auf das Dasein wirklicher Stationen oder Mansionen schließen ließen, nirgends ist eines hiezu benöthigten Aufsichts- und Dienstpersonals erwähnt; dagegen läßt sich aus der einen und andern Stelle seiner Capitularien wohl entnehmen, daß die Verpflichtung zur Aufnahme und Verpflegung der „missi" eine allgemeine war[1]).

Ebenso ist außer allem Zweifel, daß Kaiser Karl alles Mögliche aufbot, um die heruntergekommenen und verfallenen Communikationsmittel aufzubessern und wiederherzustellen, namentlich die verfallenen Brücken wieder bauen zu lassen, um dem eben wieder aufkeimenden Handel und Verkehr die erste Möglichkeit seiner Entfaltung zu verschaffen.

---

[1]) Baluz. Capitul. Reg. franc. Parisiis 1677. Cap. Carol. M. a. 803. „de missis nostris discurrentibus, vel ceteris hominibus in utilitatem nostram iter agentibus, ut nullus mansionem contradicere eis praesumat".

Durch ein Gesetz vom Jahre 803 erleichterte er Handel und Verkehr durch das Verbot, allenthalben Zölle und Weggeld zu fordern, wie es mißbräuchlich an allen Straßenbrücken und Flüßen der Fall war; Niemand, sagt das Gesetz, dürfe von nun an irgend einen Zoll erheben, außer wo von Alters her Brückenzoll oder Flußzölle bestehen; ebenso sei die Erhebung von sonstigen Weg- und Straßenzöllen verboten [1]).

Wie er ferner es nicht bei der Herstellung der Communikationsmittel bewenden ließ, sondern auch direct durch verschiedene Maßregeln für Hebung und Sicherung des Handels und Verkehrs sorgte, und daß er in der That die großartigsten Pläne entwarf, um dem Verkehr die freieste und sicherste Bewegung zu eröffnen, davon zeugt nicht nur das großartige Unternehmen seines Kanalbaues, sondern insbesondere auch die Errichtung von Handelsstationen. — Von ersteren Plan sprechen noch heute die Ueberreste der Arbeiten, die fossa Carolina in einer Länge von 5000′ und einer Sohlenbreite von 50 bis 60′ (zwischen Treuchtlingen und Weißenburg). Wie ihm hier der Plan zu einer Verbindung der beiden großen Ströme des westlichen Deutschlands unter sich, sohin der Nordsee und des großen Weltmeeres mit dem schwarzen und mittelländischen Meere durch einen von der Donau in den Main und Rhein zu führenden Kanal vorschwebte, ebenso hatte er durch das Capitulare vom Jahre 805 die Erweiterung seiner Han-

---

[1]) Ut nullus homo praesumat, teloneum in ullo loco accipere nisi ubi antiquitus pontes constructi sunt, et ubi navigia praecurrunt et antiqua videtur esse consuetudo. Similiter nec rotaticum neque pulveraticum ullus accipere praesumat etc. (v. J. 803.)

delsgrenzen und den Ein- und Ausfuhr-Handel im Auge, da er in einzelnen Städten die Namen derjenigen bezeichnet, die den Verkehr weiter zu vermitteln hatten oder unter deren Schutz mindestens die Kaufleute ihren Waarenverkehr zwischen den fränkischen und den benachbarten slavischen und avarischen Ländern austauschen konnten [1]).

Der große Karl trug die Ueberzeugung in sich, daß Schifffahrt und Handel die sichersten Hebel zur Beförderung des Wohlstandes und zur Civilisation der seinem mächtigen Scepter gehorchenden Völker seien.

Ebenso ist es aus zahlreichen Capitularien ersichtlich, wie Karl der Große nichts verabsäumte, um auch durch Hebung der Cultur und des Anbaues, durch tüchtige Bewirthschaftung des Bodens, durch Anlegung von Schulen, durch Gründung von Klöstern mehr Licht in die Finsterniß seiner Zeit zu bringen.

Wie sollte man unter solchen Verhältnissen zweifeln, daß Kaiser Karl nicht auch im Innern seines großen Reiches das bisher auf Frohndienste gegründete Verkehrswesen zu einer staatlichen Einrichtung herauszubilden suchte, um sich derselben zur Förderung seiner politischen Ziele zu bedienen!

Und in der That existirt auch eine aus dem 16. Jahrhundert stammende Nachricht, „daß Kaiser Karl der Große im

---

[1]) Pertz, Monum. Germ. histor. Leges I. Capitul. Car. M. vom Jahr 805 pag. 133. — De negotiatoribus qui partibus Sclavorum et Avarorum pergunt, quousque procedere cum suis negotiis debeant, id est, partibus Saxoniae usque ad Bardenuvich, ubi praevideat Hredi; et ad Schefla ubi praevideat Hatto. Ad Erpisfurt praevideat Madalgaudus. Ad Forachum, ad Breemberg et ad Ragnisburg Audulfus, et ad Lauriacam Warnarius. Et ut arma et brunias non ducant ad venundandum etc.

Jahr 807 drei Postkurse errichtet habe, den einen nach Italien, den andern nach Deutschland und einen dritten nach Spanien."

Diese Nachricht, welche leider die einzige ist, auf welche fast sämmtliche Postschriftsteller in der Schilderung des Mittelalters allein sich beschränken, wäre allerdings äußerst spannend, und die Folgen der hienach eingetretenen Thatsachen mußten selbstverständlich gerade für jene Zeit von so ungeheuerer Wirkung gewesen sein, daß wir die Kunde davon und deren Spur kaum mehr in der Geschichte verloren hätten; allein leider, daß diese Nachricht so, wie sie ist, eine historische Gewißheit für sich nicht in Anspruch nehmen kann.

Die Nachricht selbst stammt, wie gesagt, von einem Schriftsteller des 16. Jahrhunderts und heißt: „Carolus ille Magnus popularium expensis tres viatorias stationes in Gallia constituit anno Christi 807. Primam stationem propter Italiam a se devictam, alteram propter Germaniam sub jugum missam, tertiam propter Hispanias[1])."

Diese Stelle findet sich dann zuerst wieder bei Le Quien de la Neufville[2]), wobei Tabouet citiert ist, in folgenden Worten: „Charlemagne aprés plusieurs conquêts établit trois postes sur trois routes differentes et même aux depens de ses peuples. L'une apres avoir subjugué l'Italie l'autre apres avoir réduit l'Allemagne, et la dernière apres avoir soumis une partie de l'Espagne."

---

[1]) Taboetius in Paradoxis Regum, Lugduni 1560. pag. 112.

[2]) Le Quien de la Neufville, Origine des postes chez les Anciens et chez les modernes. Paris 1708. pag. 64.

Auch von Beust erwähnt derselben[1]).

Auf solche Weise machte dann später diese Nachricht die Runde in fast allen älteren Postgeschichten.

Posselt macht aus Spanien sogar „Frankreich[2])“ und fügt hinzu: „aber diese Nachricht ist auch die letzte. Von hier an bis auf's Jahr 1464 schweigt die Postgeschichte!“

Auch Matthias[3]) läßt Karl den Großen Courierstraßen von Deutschland nach Italien und durch Frankreich nach Spanien einrichten und beruft sich namentlich auf Neufville und Daniel. Ersterer hat aber die Nachricht, wie erwähnt, von Tabouet, und Tabouet gibt seine Quelle nicht an. Mir dünkt, als dürfe man der nur flüchtig hingeworfenen Skizze des Tabouet einen so großen Werth nicht beimessen, denn er schrieb weder eine Geschichte der Posten, noch eine Biographie Kaiser Karl's, sondern er bringt diese Nachricht nur vorübergehend als „Beispiele.“

Dagegen erwähnt Einhart, der gewissenhafte und ausführliche Biograph Karl des Großen, nichts von dieser wichtigen Anordnung.

Eben so vergeblich forschte ich in Le pere Gabriel Daniel[4]), welchen Matthias citiert, nach der Errichtung dieser Postanstalten, wiewohl die Ausführlichkeit dieses Werkes eine

---

[1]) von Beust, Versuch einer ausführlichen Erklärung des Postregals. Jena 1747. Theil I. pag. 67.

[2]) Posselt, Wissenschaftliches Magazin für Aufklärung, Kehl 1785. Band I. Heft 3.

[3]) Matthias, über Posten und Postregal, Berlin 1832. Bd. I.

[4]) Le pere Gabriel Daniel, Histoire de france, Paris 1755. Tom II.

Maßnahme Kaiser Karl des Großen von solcher Tragweite nicht verschwiegen oder außer Acht gelassen hätte, um so weniger, als er ja auch des Canalbaues ausdrücklich und ausführlich erwähnt[1]).

Daß unter den weit umfassenden Plänen des großen Karl ihm auch die Idee einer ordentlichen Reichspost vorschweben mochte, haben wir bereits erörtert, aber daß wenigstens nach den sonst besten und gleichzeitigen Quellen nichts darüber zu finden ist, daß diese Einrichtungen wirklich in's Leben getreten sind, das wäre hier zu constatiren.

Wenn aber die von Karl dem Großen eingerichteten Postzüge dennoch existierten und wie zu vermuthen, von dem mittleren Gallien ausliefen, so geschah dies, wie Flegler glaubt, wahrscheinlich von Autissiodorum, dem heutigen Auxerre, aus, das schon in der merovingischen Zeit als wichtiger Knotenpunkt der großen Heerstraße bekannt war.

Von hier aus ging der eine Weg über Nevers, Limoges nach dem südlichen Gallien und von dort nach Spanien, der andere über Autin, Lyon entweder über den St. Bernhard oder über den Montcenis nach Italien, der dritte endlich

---

[1]) Le pere Gabriel Daniel, histoire de france, Paris 1755. Tom II. „Il avait depuis quelque tems (793) formé un assez grand projet, qui était de faire un canal de communication entre le Rhin et le Danube, et de joindre par ce moyen l'Océan au Pont-Euxin, pour la commodité des peuples et pour le commerce et le transport des denrées etc. On n'avait pas alors plusieurs inventions, que nous avons aujour d'hui pour écouler les eaux et sôutenir les terres, ainsi ayant poussé le travail la longeur de deux mille pas, on le quitta par le des espoir d'y réussir."

über Paris nach Aachen an den Niederrhein und von da zu den Ländern des innern Deutschlands.

Was nun die fiscalische Seite des Unternehmens anlangt, so stehen selbst da die zwei einzigen Meinungen, die sich darüber vernehmen ließen, einander gegenüber. Während die eine Ansicht davon ausgeht, diese Einrichtung konnte nicht auf Kosten des Volkes (popularium expensis) gegründet werden, denn es wäre dies gar nicht in der Zeit gelegen, „nicht Wiederherstellung des römischen Postservituts, sondern förmlicher Verzicht der Könige auf diese prätendirten Gerechtsame der alten Imperatoren verlangten die geistlichen und weltlichen Vasallen je für ihre Person und ihre Gebiete[1])", so behauptet die andere Ansicht, „daß die von Karl in's Leben gerufene Anstalt nicht aus Staatsmitteln bestritten, sondern nur durch verstärkte Leistungen der Unterthanen aufrecht erhalten werden konnte, und darin der Keim ihres Untergangs gelegen sei; denn Karl der Große habe die Kräfte seiner Völker übermäßig in Anspruch genommen und allzusehr erschöpft, als daß eine auf solchen Grund aufgerichtete Anstalt sich hätte behaupten können."

Der ersten Ansicht widerspricht die durch die Gesetze verordnete Einrichtung bezüglich der Aufnahme und freien Bewirthung der königlichen Beamten und Diener, welche sämmtlich mit Freibriefen, Tractorien, versehen, an den hergebrachten und gewohnten Orten ihre Unterkunft zu finden wußten und verlangen durften, eine Belastung des Volkes, welche wenigstens unter Kaiser Karl noch allgemein bestand und strenge aufrecht erhalten wurde; gegen die zweite Ansicht spricht ein

[1]) Historisch politische Blätter, Jahrgang 1858, Bd. II. Nr. XXXVIII,

Brief Carl des Großen an seinen Sohn Pipin, König von Italien, vom Jahr 807, in welchem er ihn mahnte, dafür zu sorgen, „daß der Mißbrauch des freien Unterhalts und der Abgabe der paraveredi nicht überhand nehme[1]).“

Wenn daher die Postanstalten des Kaiser Karl wirklich in's Leben getreten sind, so konnte deren Erhaltung allerdings nur auf den Leistungen der Unterthanen beruhen, wenn auch freilich nicht in dem drückenden Maße, wie es bei den Römern der Fall war.

Aber auch hierüber finden sich keine speciellen Verordnungen und Gesetze vor und in den vielen Capitularien findet sich nicht ein einziges, welches über die Organisation und innere oder äußere Einrichtung der Anstalt auch nur irgend einen sicheren Anhaltspunkt gewährte.

Cap. II.

Carl's Nachfolger.

Nach alle dem möchte man wohl geneigt sein, zu zweifeln, ob die wenn auch intendirten Postanstalten Kaiser Carl's in's Leben getreten sind, wenn nicht anderseits eine spätere Urkunde wieder so bestimmt und klar auf die Einrichtungen Carl des Großen Bezug nähme.

Es ist dies nemlich ein Capitulare Ludwig des Frommen vom Jahr 823, in welchem sich dieser Kaiser auf die deßfalls

[1]) Guérard, Polyptyque de l'abbée Irminon, tom. I. p. II. §. 428. „Lui mande, d'empêcher, que les ducs et les autres officiers sous leurs ordres ne se fassent donner des logements, des vivres et des paraveredi.“

erlassene Verordnung seines Vaters ausdrücklich bezieht und die Verordnung erneuerte, daß an allen Stationen, welche zur Aufnahme der kaiserlichen Beamten und Gesandten durch das Gesetz verbunden sind, auch die nöthigen Vorkehrungen jederzeit und rechtzeitig getroffen seien[1]) 2c. 2c.

Mit vollstem Recht sagt daher Flegler, daß diese Postanstalten Kaiser Carl des Großen wie ein plötzlich auftauchendes und wieder verschwindendes Irrlicht durch eine Reihe von Schriften ziehen, und wer vermöchte es auch, trotz der bestimmten Nachricht des Tabouet und trotz des Capitulare Ludwig des Frommen, an die historisch gewisse Durchführung des wenn auch unbezweifelten Planes des großen Carl zu glauben?

Gewiß ist nur, daß das Capitulare Kaiser Carl's, auf welches sich sein Sohn und Nachfolger bezieht, nicht auf unsere Zeit gelangt ist; gewiß ist es, daß ein solches, wenn nicht von Kaiser Carl wirklich gegeben, doch von ihm beabsichtigt war; gewiß ist aber auch, daß die aus der Zeit des römischen cursus publicus herstammenden Bezeichnungen der veredi, der paraveredi, der mansio, tractoria, noch lebhaft

---

[1]) Baluze, cap. 17 v. Jahr 823, bei Pertz, Monumenta Germ. hist. Leges I. 245. Capitul. Aquisgran. „In illis vero locis ubi modo via et mansionatici a genitori nostro et a nobis per capitulare ordinati sunt, missos adhoc specialiter constitutos, qui hoc jugiter praevideant, habeant, ut omnia quae ad easdem legationes suscipiendas pertinent fideles nostri ad hoc constituti ad tempus praeparare studeant ut non tunc sit necesse de longe quaerere vel adducere quando tempus est illa dare vel persolvere. In ceteris vero locis per totum imperium nostrum unusquisque fidelium nostrorum et per se et per ministros suos sicut diximus sedulam vigilentiam adhibeat."

in Uebung, wenn auch nicht mehr ganz in derselben Bedeutung vorkamen. —

Und so werden die vermeintlichen Postanstalten des großen Kaisers sich wohl darauf beschränken, daß auf den drei Hauptrouten des Reiches in einzelnen Orten bestimmte Stationen bezeichnet waren, welche für die Aufnahme der Gesandten, Beamten ꝛc. und deren Weiterbeförderung, wenn sie mit Tractorien versehen waren, zu sorgen hatten; außerhalb dieser Hauptrouten aber war Jedermann gesetzlich verbunden, für Aufnahme und Weiterbeförderung der kaiserlichen Beamten ꝛc. zu sorgen („in ceteris vero locis per totum imperium nostrum unusquisque fidelium nostrorum et per se et per ministros suos sicut diximus sedulam vigilentiam adhibeat.")

Die Ausdrücke mansio, veredi, paraveredi, tractoriae allein dürfen uns aber um so weniger verführen, an wirkliche und systematisch eingerichtete Postanstalten jener Zeit zu glauben, da sie sich noch lange, fast bis in das 10. Jahrhundert, erhalten; dagegen kommt der Ausdruck „evectio" nirgends mehr vor.

Die mansio war übrigens nicht mehr eine bestimmte, local beschränkte Station, sondern sie bedeutete die Aufnahme selbst („ut nullus mansionem contradicere praesumat").

Die Tractorien waren ebenfalls sehr verschieden von denen der Römer.

Die Reisenden von Stande, als Bischöfe, Prälaten, Beamten ꝛc., mußten, so lange oder so oft ihre Reise sich nur in der Nähe ihres Bezirkes bewegte, für ihren Unterhalt selbst sorgen und erst, wenn die Reise in weitere Entfernungen führte, waren sie auf den freien Unterhalt in dem Maße angewiesen,

als dies in der tractoria vorgezeichnet war. Niedere Chargen dagegen waren überall auf freie Verpflegung angewiesen[1]).

Am Mißbrauch der Tractorien hat es auch in diesen Zeiten so wenig, wie bei den Römern gefehlt und ebenso erschien noch unter Karl dem Kahlen im Jahr 865 ein Gesetz, in welchem vor diesem Unfug gewarnt wird („missi autem nostri provideant, ne amplius nisi quantum in tractoria nostra continetur inde exigant").

Daß allerdings wohl allenthalben die beanspruchten Leistungen sich durch das Gewohnheitsrecht zu einem Personal- oder Realservitut ausgebildet hatten, geht aus einem Gesetze Ludwig des Frommen vom Jahr 819 deutlich hervor, da in demselben ausgesprochen ist, daß die zur Aufnahme und Bewirthung der missi aufgestellten Leute an den hergebrachten Orten (locis consuetudinariis, nicht etwa lege constitutis) gehalten waren, stets am Platze zu sein, wogegen sie auch Begünstigungen bezüglich der Betheiligung am Heerbann genossen[2]).

---

[1]) Baluze l. c. cap. V. c. 26. pag. 618. (Capitul Ludov. Pii.) „Ut missi nostri, qui vel episcopi vel abbates vel comites sunt, quamdiu prope suum beneficium fuerint, nihil de aliorum conjecto accipiant. Postquam vero inde longe recesserint, tunc accipiant secundum quod in sua tractoria continetur. Vassi vero nostri et ministrales qui missi sunt ubi cunque venerint, conjectum accipiant."

[2]) Baluze, capit. Reg. franc. V. cap. 27. pag. 618. „Ut vassi nostri et vassi episcoporum abbatum etc., qui anno praesente in hoste non fuerunt, heribannum revadient; exceptis his, qui propter necessarias causas et a Domino ac genitore nostro Carolo constitutas domi dimissi fuerunt, id est qui a comite propter conjugem ac domum ejus custodiendam et ab episcopo vel abbate vel abbatissa similiter propter pacem conservandam et propter fruges colligendas et familiam constrigendam et missos recipiendos dimissi fuerunt.

Die Verpflichtung zur Stellung der paraveredi für den Dienst des Königs wurde nur freien Leuten auferlegt. Dies ist klar ausgesprochen in dem Diplome Ludwig des Frommen vom Jahre 815 zu Gunsten der spanischen Flüchtlinge. Der Kaiser, welcher sie unter die andern freien Leute dislocirt, will, daß sie auch im Heere dienen und zur Lieferung von Lebensunterhalt und von Pferden (veredi) für seine Commissäre und die aus Spanien an seinen Hof reisenden Gesandten herbeigezogen würden [1]).

Auch Karl der Kahle erließ im Jahr 844 ein Gesetz, in welchem er dieselben Grundsätze in denselben Ausdrücken wie sein Vater aussprach; er entwickelte sogar diese Angelegenheit ziemlich detaillirt, indem er erklärte, daß diejenigen, deren Väter unter Karl dem Großen schon verpflichtet waren, die veredi zu stellen, auch für sich selbst an diese Verpflichtung gebunden sein sollten, und verordnet zugleich, daß diejenigen, welche ihren Verpflichtungen nicht nachkämen, oder solche, durch deren Nachlässigkeit die veredi umkämen oder unbrauchbar würden, sofort dieselben zu ersetzen und an denselben Ort zu liefern verbunden waren [2]).

---

[1]) Baluze, cap. reg. franc. tom. I. cap. I. pag. 549. „Eo videlicet modo ut sicut ceteri liberi homines cum comite suo in exercitum pergant et in marcha nostra juxta rationabilem ejusdem comitis ordinationem atque admonitionem explorationes et excubias, quod usitato vocabulo „wactas" dicunt, facere non negligant et missis nostris aut filii nostri, quos pro rerum opportunitate, illas in partes miserimus aut legatis qui de partibus Hispaniae ad nos transmissi fuerint, paratas faciant et ad subvectionem eorum veredos donent. Alius vero census ab eis neque a comite neque a junioribus et ministerialibus ejus exigatur."

[2]) Dipl. Carol. C. cap. I. bei Baluze II. 27. „Ut sicut ceteri

Diese Maßregel führte selbstverständlich wieder zur größten Bedrückung der freien Leute, in Folge dessen Karl der Kahle im Jahr 864 ein Gesetz erließ, nach welchem er verbot, denselben Pferde zu nehmen oder andere Leistungen von ihnen zu beanspruchen, um ihnen dadurch nicht die Möglichkeit zu benehmen, auch für Kriegsfälle oder für den Bedarf des Königs gerüstet zu sein.

In der einen Bestimmung werden also Vorspann und Unterhalt als allgemeine Landespflicht den Unterthanen auferlegt, in der andern ist den Mißbräuchen mit denselben durch unzuständige Beamte entgegengesteuert; hier wie dort aber wird die Verpflichtung als landesübliches Herkommen vorausgesetzt [1]).

In diesen letzten Gesetzen ist jedoch von den veredi, wenn auch dieser Ausdruck noch gebraucht wird, nicht mehr in jenem früheren Sinne die Rede, als dieselben noch auf Kosten des Fiscus auf den großen Routen des cursus publicus zum Dienste desselben bereit standen, — denn in der That, diese Routen waren, wie wir wissen, schon seit mehreren Jahrhunderten aufgegeben und verlassen! —

---

franci homines etc. wactas facere non negligant, et missis nostris, quos pro rerum opportunitate illas in parte miserimus aut legatis, qui de partibus Hispaniae ad nos transmissi fuerint, paratas faciant et ad subvectionem eorum veredos donent, ipsi videlicet et illi, quorum progenitoribus, temporibus avi nostri Caroli id ipsum facere institutum fuit. —

Si autem hi, qui veredos acceperint, reddere eos neglexerint, et eorum interveniente negligentia perditi seu mortui fuerint, secundum legem francorum, eis quorum fuerunt, sine dilatione restituantur vel restaurentur.

[1]) Flegler, zur Geschichte der Posten.

Aber selbst zur Stellung der paraveredi war nicht mehr Jedermann verpflichtet, denn als die Leute des Grafen Hildebrand im Jahre 826 sich gegen diese Verpflichtung weigerten, ordneten die Könige Ludwig und Lothar durch ihre Commissäre eine Untersuchung an, wer sowohl in der Grafschaft selbst, als in den Nachbarbezirken die paraveredi zu stellen habe, um dann diejenigen, bei welchen sich eine Verpflichtung zu dieser Leistung herausstellte, mittelst königlichen Befehls dazu zu zwingen.

Bald jedoch fiel diese Leistung überhaupt vorzüglich zurück auf den ärmeren Theil des Volkes[1]), wie dies schon aus einem Schreiben der Bischöfe an Ludwig den Deutschen im Jahre 858 hervorzugehen scheint, in welchem sie ihm den Rath geben, die königlichen Besitzungen durch tüchtige Beamte verwalten zu lassen, um nicht die armen Unterthanen mit den unaufhörlichen Anforderungen zur Stellung der Wagen und paraveredi zu erdrücken[2]).

---

[1]) Guérard l. c. „retomba à la charge du menu peuple."

[2]) Epist. episc. c. 14 bei Baluze II. 116. „Quatinus non sit vobis necesse per quascumque occasiones quorumcumque hortatibus circuire loca episcoporum, abbatum, abbatissarum vel comitum et majores quam ratio postulat paratas exquirere et pauperes eclesiasticos et fidelium vestrorum mansuarios ir carricaturis et paraveredis contra debitum exigendis gravare.

Cap. III.

Rückblick.

Wenn wir diese Bruchstücke mit der Erinnerung an den römischen cursus publicus zu einem vollkommenen Ganzen, zu einem lebensvollen Zusammenhange herauszubilden versuchen, werden wir dann noch an dem Plane Kaiser Karls zweifeln können? erinnern nicht vielmehr diese Stationen, welche von Beamten des Kaisers versehen oder verwaltet wurden, um für die Aufnahme und Weiterbeförderung von Personen zu sorgen, welche an den Hof des Kaisers sich begeben mußten oder von dort zurück kamen und mit einem Freibrief versehen waren, nicht an die mutationes und stationes, an die tractoriae, an die veredi des alten cursus publicus. Hat man nicht Grund zu glauben, Karl der Große habe unter seinen großen Gedanken auch den gehegt, das System der römischen Posten wieder einzurichten?

Auch der berühmte Archivist Guérard kann sich dieser Ansicht nicht verschließen, indem er sagt: „Ces établissements tenus par des officiers de l'empereur pour la réception et le transport des personnages allants à sa cour, et munis de ses lettres d'evéction, ne rapellent-ils pas les „mutationes" et les „stationes" de l'ancien „cursus publicus", et n'est on pas fondé a compter parmis les grandes pensées de Charlemagne celle de rétablir le systeme des postes romaines"[1]).

Gewiß erinnern wir uns lebhaft an die Wiederaufnahme

---

[1]) Guérard, Polyptyque de l'abbé Irminon tom. I. pas. II. §. 429.

der römischen Postanstalten, aber leider können wir uns nicht zu dem Glauben hinreißen lassen, daß der Gedanke seine Verwirklichung fand; selbst wenn es der Fall gewesen war, so ging es mit dieser Einrichtung wie mit vielen andern, die Karl der Große gegründet oder entworfen hatte; sie ging ebenso zu Grunde wie die Kanalbauten in Mitte der unseligen Kriege; sie scheiterte an der Unzulänglichkeit der Hülfsmittel, die er den Schwierigkeiten der Natur in einer so rohen und finstern Zeit entgegensetzen konnte, sie brach sich an dem widerstrebenden Sinne der auseinandergehenden Nationalitäten, sie verlor sich vollends in den Kriegen seiner Nachfolger und in der Theilung des Reiches! — Denn mit dem allmähligen Verzichte auf alle Rechte des Königthums, sowie auf das Princip der Centralisation, welches sie weder zu erhalten noch zu begreifen vermochten, hatten Karls Nachfolger nichts Eiligeres zu thun, als die Bande zu zerreißen, welche die Völker unter ihrem Scepter vereinigte und sich selbst der Attribute königlicher Macht zu entkleiden, um sie kläglich mit den feudalen Gilten und Zehnten zu vertauschen.

Mit diesem verschwenderischen Aufgeben der königlichen Gerechtsame, souveränen Macht nnd Centralregierung ist es auch erklärlich, warum die Befreiung von der Unterthanenlast, paratos zu halten und paraveredos zu stellen, sich so häufig schon in den Freibriefen Ludwig des Frommen an Beamte und Vasallen, bevorab an Kirchen und Klöster vorfindet. In der That enthalten seitdem die kaiserlichen Urkunden über die kirchliche Immunität immer eine ständige Formel gegen jede Art von Zwangspflicht in Sachen des Verkehrs, nur die speciellen Befehle des Königs selber ausgenommen.

So heißt es zum Beispiel: ut nullus judex publicus ad causas audiendas vel freda exigenda ac mansiones aut paratas faciendas nec fideijussores tollendum . . . . ibidem ingredi non debeat[1]).

Ein andermal wird ausdrücklich verboten: „inde freda vel parafreda exigere", oder „ut nullus dux vel comes nec quilibet superioris vel inferioris ordinis judex sive missus in eodem loco nec in omnibus ad eum pertinentibus vel m a n s i o n e s sibi parare vel i n v a d e r e aut p a s t u m j u m e n t i s suis aut suorum diripere aut inde v e r e d o s aut *veredarios* exigere audeat[2]).

Ebenso drückt sich der große Freiheitsbrief Arnulphs für das Hochstift Passau vom 9. September 898 aus: „nullus superioris vel inferioris ordinis rei publicae procurator vel quaelibet persona ad causas tribunitio more audiendas, vel freda exigenda aut m a n s i o n e s seu p a r a t a s f a c i e n d a s p a r a f r e d o s aut fideijussores tollendos . . . . exigere conetur" [3]).

Bei Schenkungen an die Kirche kommen namentliche Verwahrungen vor, daß darauf keinerlei Verpflichtung ruhe, caballorum pastus aut paravereda vel ceteras angarias zu leisten.

---

[1]) Rockinger, Formensammlung I. p. 125 in den Quellen und Erörterungen zur bayerischen und deutschen Geschichte. München 1858. VII. Band.

[2]) Rockinger, Formeln I. pag. 192.

[3]) Monum. Boica XXVIII. 121.

Das System ging eben auch von oben bis unten, und ganz folgerichtig kam es so weit, daß nicht einmal mehr die Aebte das Recht hatten, bei ihren Ausflügen Herberge oder Dienstpferde auf den Gütern zu fordern, welche zum Tisch ihrer Klosterleute gehörten; die Aebte von St. Denis und St. Germain pflegten darauf förmlich Verzicht zu leisten[1]).

Wir sehen hier schon die vollkommenste Immunität der Kirche und das Ringen nach Selbstständigkeit und Befreiung von allen feudalen Lasten; nachdem aber der Grundbesitz überhaupt zum größten Theile nur in den Händen des Adels und der Kirche lag, jedes für sich aber gegen jedwede Belastung ihres Eigenthums ankämpfte, wie und wo sollte eine Anstalt erstehen oder sich halten, die auf der Schulter des Volks ruhen sollte? —

Es ist sehr bezeichnend für die Frage, ob Karl der Große überhaupt Postanstalten errichtet hat, und wenn, wie lange sie gedauert haben, daß in dem Polypticon der Abtei von St. Remi de Reims, deren Abfassung in das Jahr 981 fällt, von den Leistungen der paraveredi nichts mehr vorkommt. Das Schweigen über diesen Gegenstand beweist, sagt Guérard, daß die letzten Spuren des cursus publicus der Römer nach der Mitte des 9. Jahrhunderts wenigstens in jenen Gegenden des fränkischen Reichs, wo das Kloster von St. Remis seine Besitzungen hatte, gänzlich verschwunden waren.

Die römischen Institutionen sind eine nach der andern mit dem Principe der Centralisation der herannahenden Feudalität

---

[1]) Historisch politische Blätter 1858. Band II.

unterlegen. Sobald das fränkische Königreich in eine Menge von Gebietstheilen zerbröckelt wurde, deren Gewalthaber sich oft feindselig gegenüberstellten, deren Gebiete scharf von einander abgegrenzt und verschlossen waren, da wurde das Reisen und der Verkehr äußerst schwierig; die römischen Straßen und die übrigen großen Verbindungsrouten, wenn es deren noch gab, wurden nicht bloß schlecht unterhalten, sondern auch zerstört und die alten Anstalten, die damit in Verbindung gestanden, kamen gänzlich in Vergessenheit [1]).

Und in der That — streifen wir die Poesie der Erinnerung an den cursus publicus von Allem dem ab, was wir gefunden, so begegnen wir wirklich auch schon unter Karl dem Großen nur Ruinen und Trümmern der alten Einrichtungen; nicht eine neue lebensfähige Schöpfung sehen wir vor uns ausgeprägt, sondern überall finden wir nur die von Alters her überkommenen Lasten und Verpflichtungen, nirgends Verord-

---

[1]) Guérard, Polyptyque de l'abbaye de Saint-Remi de Reims. Paris 1853.

Cette abolition prouve que les dernières traces du „cursus publicus" avaient entiérement disparu apres la moitiè du IX. siécle au moins dans la partie de la Françe ou l'abbaye de Saint Remi avait ses biens, c'est ainsi que les iustitutions romaines ont succombé les unes après les autres avec le gouvernement central, à l'approche du regime de la féodalité. Lorsque de royaume fut morcelé en une multitude de seigneurs rivales, souvent ennemis, toujours barricadés les unes contre les autres, les voyages et les communicationes devinrent extrêmement difficiles; les voies romaines et les autres grandes routes, s'il y en avait, furent non seulement mal entretenues mais coupées ou detruites, et les anciens établissements, qui s'y rattachaient, furent géneralement abolis. —

nungen und Gesetze, die der neuen Zeit auch neue Verkehrs=anstalten gebracht hätten. Es gab keine weitausgreifenden Verbindungen, die durch ein gleiches System in eine und dieselbe Form gegossen waren, es gab keine eigens für den Verkehr erhaltenen Stationen, es gab keine bestimmten Mansionen, es gab kein Personale, das ausschließlich für den Dienst des Verkehrs, wie bei den Römern aufgestellt und für den geregelten Gang der Anstalt zu sorgen beauftragt war; — sondern es gab nur noch verödete Straßen und die verfallenden Brücken; geblieben war das Princip, die Leistungen der Unterthanen, wenigstens so weit es nothwendig, in Anspruch zu nehmen.

Die Erinnerung und das Herkommen sagte, wer, wessen Haus und Hof früher die Leistungen zu tragen hatte, — Kaiser Karl verordnete — wo und von von wem jeher (antiquitus) die Vorspannsdienste und Beherbergung zu leisten waren, an demselben Ort und von dem gleichen resp. vererbten Besitzer und Eigenthümer sollen auch jetzt die Leistungen erfolgen. —

So erhielten sich Beförderungs=Gelegenheiten, wie sie eben dem Bedürfniß jener Zeiten entsprachen; von einer Schnelligkeit derselben, von einem unmittelbaren Anschluß der einen Route an die andere, sehen wir nichts, wenn auch Verordnungen häufig darauf hinweisen, daß an den gewohnten Orten Alles zu jeder Zeit in Bereitschaft gesetzt sei, um Verzögerungen zu vermeiden.

Es gebrach an der einheitlichen Leitung und man brauchte auch nicht mehr Verkehrswege und Verkehrsanstalten, denn es fehlte das gemeinsame Bedürfniß.

Die Greuel der Verwüstung, die im Geleite der wandernden barbarischen Völkerschwärme über Europa gekommen waren,

hatten zwar ausgetobt, aber die bleibenden Verhältnisse, welche aus ihnen hervorgegangen, — Niederdrückung der Gemeinen in Unfreiheit oder völlige Sclaverei, und allgemeine Herrschaft barbarischer Sitte äußerten ihre traurige Wirkung in fortwährender Lähmung jedes geistigen oder materiellen Aufschwungs der Völker. — Die zur eigenen Wehr nothwendige Pflege der Waffenkünste, die zahllose Vermehrung feindseliger und die äußerste Beschränkung der freundlichen Berührungspunkte unter den Menschen, die Ertödtung des Verkehrs einerseits durch Armuth und nothgedrungene Entsagung, anderseits durch Vergessenheit der Bequemlichkeit und feineren Genüsse bezeichnen die sociale Richtung jener Zeit.

Nahm doch selbst die Natur Theil an solcher Verwilderung der Menschen und offenbarte in der traurigen Gestalt des Landes die Gebrechen der bürgerlichen Gesellschaft. Italien sogar, der Garten Europas, war voll Wälder und Sümpfe geworden. Wölfe hausten in der Wildniß, wo sonst in reichen Gefilden fröhliche Menschen gelustwandelt. Noch schlimmer war's jenseits der Alpen. Große Strecken in allen Provinzen lagen wüste, nicht nur die pflegenden Hände, selbst Eigenthümer mangelten ihnen, das Recht der Besitzergreifung fand weiten Raum. Beim mindesten Mißwachs, bei jeder Feindesverwüstung, beim Durchzug unerwarteten Kriegsvolkes brach Hungersnoth aus; denn kaum für's dringendste Bedürfniß wurde gebaut.

Gleich dürftig oder noch dürftiger waren Gewerbe und Handel.

Der Städte gab es in der Hälfte Europas noch sehr wenige; welche von Altersher bestanden, die waren meist tief her-

abgekommen und die Sphäre der Gewerbsthätigkeit bei allen sehr klein.

Also gebrach es an den ersten Grundlagen oder Gegenständen des Handels, an dem rohen Stoff nicht minder, als an den Erzeugnissen des Gewerbsfleißes. — Aber auch alle Bedingungen mangelten, welche der Völkerverkehr unerläßlich fordert, Rechtssicherheit, Friede im Innern und von Außen, selbst die gegenseitige Bekanntschaft.

Karl der Große war als leuchtendes Gestirn allein und verlassen mitten in einer rohen und finstern Zeit gestanden; nur die Werke seines Armes, nicht jene seines Geistes sind im Strome der folgenden Geschichten kenntlich geblieben; gerade von dem, was sein eigenthümliches, wahrhaft persönliches Werk, der Ausfluß seiner Individualität gewesen, von seinem rein geistigen oder genialen Wirken ist nach kurzer Frist nur wenig Spur mehr zu erblicken.

An die Stelle des monarchischen Systems, welches Karls Einrichtungen in bürgerlichen und Kriegssachen bezweckten, sehen wir bald nach ihm die volle Anarchie eben des Lehenwesens treten, welchem er zeitlebens entgegengearbeitet.

Das mühsam angefachte Licht der Wissenschaft erlosch nach seinem Tod in noch dichterer Finsterniß und im Allgemeinen brach die Barbarei gewaltiger herein als je zuvor!

Kunst und Wissenschaft war ja schon längst aus Europa geflüchtet und Unwissenheit und Nacht lag über die meisten Länder Europas, nur einige waren durch ein schwaches Dämmerlicht erhellt und nur da und dort leuchteten einzelne Sterne.

Zu den wenigen leuchtenden Gestirnen dieser düsteren Jahrhunderte gehörte vor Allem Kaiser Karl der Große selbst; er

that Vieles für die Wissenschaft und Ausbildung des Volkes; er hatte Schulen gestiftet, Klöster gegründet, und seine Bemühungen und sein Streben waren werth, einen fruchtbareren Boden zu finden, allein nach Karls Tod fehlten die pflegenden Hände für die junge Saat, — die zarte Pflanze starb in der eisernen Zeit. — Vollends im X. und der ersten Hälfte des XI. Jahrhunderts wurde die Unwissenheit noch vollständiger, in diesen finstern Zeiten verlor sich selbst die Kenntniß des Schreibens. Die obersten Richter konnten mitunter ihren Namen nicht schreiben. Die Handzeichen rühren aus dieser Zeit! Was sollte man zu solcher Zeit mit Posten thun!

Abschnitt III.

Entwicklung des Postwesens in Deutschland.

Cap. I.

Allgemeine Uebersicht.

Wenn es nun aus der vorangegangenen Darstellung ersichtlich ist, daß sich die dürftigen Bruchstücke der altrömischen Reisebeförderung vorzugsweise nur in den romanischen oder neustrischen Gebieten des fränkischen Reiches erhalten haben, während die Verfügungen Karls des Großen in den meisten austrasischen Gegenden nur von vorübergehender Dauer gewesen sind, so treten doch in Deutschland andere Elemente genug auf, aus deren Vereinigung nach und nach eine Menge selbstständigen

diger Anstalten entstanden, welche, wenn auch jede für sich in beschränkten Kreisen wirkend und erst nach und nach und sehr langsam zu allgemeinen Verbindungen sich ausdehnend, die Postanstalten der Römer ersetzten. —

Die Mannigfaltigkeit der Anstalten ist freilich so zersplittert, daß man nur schwer den Faden findet, der sich von denselben das ganze Mittelalter hindurch, bis herein in die neue Zeit fortzieht. — Aber doch ist es eine ununterbrochene Kette, wenn auch die Geschichte des Mittelalters, namentlich in den ersten Jahrhunderten desselben uns nur spärliche Anhaltspunkte überliefert hat.

In Deutschland vornehmlich war der antiquirten Verpflichtung, paratas zu stellen und nach dem Gebote der Tractorien für Unterkunft und Herberge königlicher Beamten und Diener zu sorgen, die ächt germanische Sitte zuvorgekommen, den Königen und Kaisern auf den Reisen, welche sie in öffentlichen Angelegenheiten unternahmen, alle jene Bedürfnisse, welche die Reise mit sich brachte, freiwillig darzubieten.

Indeß war trotz der Völkerwanderung von den römischen Einrichtungen doch immerhin eine so lebendige Erinnerung zurückgeblieben, daß Fürsten und Könige aus dieser Freiwilligkeit eine Uebung und aus der Uebung ein Recht zu machen wußten. Seitdem namentlich Karl der Große durch alle seine Einrichtungen die römische Zeit lebhafter in das Bewußtsein zurückgerufen hatte, verbanden sich die strengen Ueberlieferungen der römischen Kaisergewalt mit den hergebrachten Uebungen des deutschen Königthums.

So entwickelte sich allgemach das Recht der Hoffolge[1]).

[1]) Flegler, zur Geschichte der Posten.

Während die Kaiser und die Ritter seines Gefolges den Weg stets zu Pferde zurücklegten, mußte das Gepäck in allen Gegenden, in welchen der Reisezug sich bewegte, von den Unterthanen von einem Ort zum andern befördert werden.

Wenn auch die persönlichen Leistungen an das königliche Hoflager die sonst von den gesammten Unterthanen einer Provinz gefordert wurden, allmählich die Eigenschaft einer gemeinen Last verloren und ordentlicherweise nur von den Einsassen der Reichsgüter gefordert werden mochten[1]), so war doch aus den Geschenken, welche ursprünglich dem König auf dem Campus Madius oder wenn er in eine Provinz kam, freiwillig gegeben zu werden pflegten, eine Königssteuer geworden. Durch ähnliche Beiträge wurde die Verpflegung der königlichen missi bei ihrem Aufenthalt in der Provinz, der Gesandten, die an das königliche Hoflager reisten, des Hoflagers selbst, das reisige Dienstgefolge eingeschlossen, bewirkt.

Gleichergestalt war die Quartierlast (mansio albergaria) in Beziehung auf alle zur Verpflegung berechtigten Personen eine gemeine Last, welche für das königliche Hoflager durch die Hofbeamten, für andere durch die missi oder die ordentlichen Beamten regulirt wurde; die Naturaldienste (angaria und veredi) waren nachweisbar in der Periode 561—888 gemeine Last geworden[2]).

Ein großer Theil solcher Lasten fiel besonders auf die Bisthümer, Abteien, Klöster und nachmals vornehmlich auf die

---

[1]) Eichhorn, deutsche Staats- u. Rechtsgeschichte. Göttingen 1834. Band II. §. 298.

[2]] Eichhorn, deutsche Staats- und Rechtsgeschichte. Bd. I. §. 171.

Städte des Reichs, welche es als Verpflichtung betrachteten, für die Bewirthung und Beförderung des Kaisers und seines Gefolges Sorge zu tragen, da ihr eigenes Interesse es ihnen gebot, sich dadurch in der Gunst des obersten Schutzherrn zu erhalten.

Wir sehen hieraus, daß es organisirte Beförderungsanstalten zu jener Zeit in Deutschland nicht gab, daß vielmehr auch der Fürst für seine Mittheilungen an entfernte Orte sich vorzugsweise seiner Herolde und besonderer Botschafter und Gesandten bediente. —

Der Privatverkehr war und blieb noch lange nach Karls des Großen Zeit ein dürftiger und spärlicher; und der spärliche Handelsverkehr reichte hin, um dem etwaigen Bedürfnisse nach weiter ausgreifenden Verbindungen neben den Boten der Klöster 2c. 2c. Genüge zu leisten.

Wenn auch seinerzeit Karl der Große im Norden und Osten seines Reiches einzelne Stätten gegründet hatte, die für den Betrieb des Handels und die Vermittlung des Verkehrs wieder die ersten Grundlagen hätten geben können, und wenn auch nicht bezweifelt werden will, daß sich allmählig aus diesen kleinen Anfängen eine größere Anzahl von Verbindungspunkten für Handel und Verkehr gebildet hat, so lag es doch nicht im Geiste der damaligen politischen Einrichtungen Deutschlands, diese durch das allmählig wiederkehrende Bedürfniß sich wieder von selbst erzeugenden Bindemittel zusammenzufassen, sie von oben herab in Schutz zu nehmen und zu eigentlichen Verkehrs-Anstalten auszubilden. —

Es fehlte die staatliche Einheit, das Reich war zerklüftet in eine Menge von Territorialhoheiten und jedes Streben, das

über die Grenzen dieser Territorien hinausging, fand bald da bald dort feindselige Reibung und Hindernisse. —

Trotz alledem finden wir noch lange und zwar auf deutschem Boden Erinnerungen an die alten Zeiten; so finden wir die paraveredi noch weit bis in das XII. Jahrhundert als Benennung derjenigen Pferde, mit welchen Reisen gemacht wurden; der Name gestaltete sich allmählig um in „palefridus“ oder „palefredus“, und der Geschichtschreiber Benois, der in der 2. Hälfte des XII. Jahrhunderts lebte, berichtet, wie für König Heinrich II. von England in jeder Stadt 2 paraveredi und 1 Saumpferd und in jeder Abtei 1 paraveredus und 1 Saumpferd für des Königs Dienst in Bereitschaft zu stehen hatte [1]).

In Deutschland bedeutet nun paraveredus allenthalben das Troßpferd „herpert“ oder Heerpferd zum Unterschied von Schlachtroß (waraniones) und vom Zelter (veredus). Der paraveredus steht nun fast auf gleicher Linie des Werthes mit dem Klepper und Saumthiere.

So kommt in einer Rechnung für den Hof des Königs Philipp August von Frankreich vom Jahre 1202 der Preis eines paraveredus mit 2 livres 13 sous vor; aus einer Rechnung Philipps des Schönen vom Jahr 1308 ergeben sich folgende Preise für die verschiedenen Pferdearten:

---

[1]) Gesta Henrici II. bei Script. Franc. XVII. 499 E. „Deinde cepit ad opus regis de una quaque civitate Angliae duos palefridos et duos sumarios de auxilio et de unaquaque abbatia Angliae unum palefridum et unum sumarium et de uno qoque manerio regis unum palefridum et unum sumarium.

ein magnus equus kostet 32,
ein equus „ 12—20,
ein palefredus „ 10,
ein roncinus „ 8 und
ein sumarius „ 8 livres [1])

Die paraveredi blieben noch lange die vorzüglichsten Vermittler des Transportwesens und je nach der Route des Verkehrs waren auch die Verpflichtungen zur Stellung derselben von weltlichen und geistlichen Fürsten angeordnet.

Freilich der Unterschied, wie sie benützt wurden, war gegen die früheren Zeiten ein großer; bei den Römern wurden die veredi auf jeder Station gewechselt, also oft mehrmals des Tages, ebenso wurden die paraveredi wenigstens jeden Tag gewechselt; im Mittelalter jedoch war der paraveredus kein Relaispferd mehr, sondern er fungirte für die ganze Reise; darum ist sehr erklärlich, daß man nur mittelst sehr kleiner Tagreisen vorwärts kam.

Selbstverständlich mußte jederzeit auch ein Führer mitgegeben werden, der das Pferd zurückbrachte; nur in den Rheingegenden war es eingeführt, daß die paraveredi nur von Hof zu Hof abgegeben wurden [2]).

Den würdigen Schluß zu diesen Anklängen römischer Erinnerungen bildet eine äußerst interessante Urkunde aus dem XII. Jahrhundert.

---

[1]) Guérard, Polyptyque I. 816.

[2]) Guérard, Polyptyque de l'abbée Irminon tom. I. p. II. §. 431. Quelque fois le cheval n'était dû que pour aller d'une cour à l'autre; „parafredum de curte ad curtem“ et c'etait à peu près le seul cas ou il fût possible de faire usage de relais.

Die Urkunde betrifft eine Schenkung an das Kloster St. Martin des Champs in Paris unter der Regierungszeit Philipp I. und seines Sohnes und Mitregenten Ludwig VI. (des Dicken); eine der Unterschriften trägt den Namen „Veredarius". Die Urkunde selbst ist ein „extrait du Chartulaire de Saint Martin des Champs de Paris und ist bei Du-Chesne Histoire de Montmorency, les preuves du libre II. pag. 33 nachstehenden Inhalts zu finden:

„Lambertus nepos Humboldi concedente uxore sua Tesza nomine dedit Ecclesiae S. Martini de campis pro salute domini sui Garneri Silvanectensis X hospites. Hoc concessit etc. folgen die Namen der Stifter. — Testes: etc. folgen die Namen der Zeugen. — Hoc concessit: Ludovicus filius Regis. — Testes: Gervasius Dapifer, Trogerius Catalaunensis, Willelmus Garladensis, Fredericus Camerarius, Balduinus Veredarius.

Datum und Jahrzahl ist zwar nicht angegeben, aber der Reihenfolge nach zu schließen, in welcher diese Urkunden bei Du-Chesne aufgeführt sind, weisen ihr unzweifelhaft das Jahr 1103 an. —

Der mit den übrigen höchsten Staats- und Hofbeamten, nämlich mit Gervasius dem Truchseß (dapifer), mit Fredericus dem Kämmerer (camerarins) unterzeichnete Balduinus als „Veredarius" bekleidete also offenbar die höchste Stelle im Curierwesen, und gewiß ist es interessant, daß wir hier in dieser Titulatur nicht nur ein Seitenstück zu Cyrus dem „Astanda" haben, sondern es beweist überhaupt, daß auch in Frankreich

nicht minder als in England und Deutschland, — d. h. auf dem größeren Bereich des ehemals römischen cursus publicus sich noch die letzten Erinnerungen bis soweit herein erhalten haben[1]. —

Wenn nun auch die letzten Reste jeder von der Regierungs-Gewalt geleiteten Verkehrsanstalt verschwinden, und wenn lange Jahrhunderte vergebens nach der schöpferischen Hand sich gesehnt haben, die im Stande gewesen wäre, den nach den düstern Zeiten wieder erwachenden Regungen des Handels und des Verkehrs die rechte Bahn zu zeigen, wenn sich auch kein Genius des Friedens und der Eintracht zeigen wollte, der dem neuerwachten jungen, frischen Völkergeiste und der frischen Arbeitskraft die materiellen Mittel schuf, um die Früchte ihrer Arbeit, die Erzeugnisse ihres Gewerbsfleißes gegenseitig austauschen zu können, so waren es glücklicherweise die Völker selbst, die in tausend kleine Kreise zerrissen, sich ihre Bahnen brachen und sich mühsam und langsam mit dem Anwachsen ihrer Bedürfnisse auch die hiezu benöthigten Verbindungen schufen. —

Wenn trotz der Ungunst der vergangenen Zeiten und trotz mannigfacher Bedrückung und Gefahren sich namentlich der Handel im Großen erhalten hatte, und wenn die betriebsamen

---

[1]) Neufville, Origine des postes etc. „On doit inférer par cette epoque que dés ces temps la il y avait des postes dans le Royaume et que celui, qui etait le grand maitre des postes, etait un officier de distinction, puis qu'il ayait signé cet acte avec le grand chambellan et avec le premier maitre d'hotel de Roy. — Ce monument est presque l'unique, qui nous reste de ces temps si obscurs!"

Wenden an der Ostsee in Gemeinschaft mit den Normanen gleichwohl im IX. und X. Jahrhundert sogar den Welthandel zur See einerseits an die Küstenländer Deutschlands und Frankreichs, später zumal in die niederländischen Städte, wohin als zur bequemsten Zwischenlage die italischen Kaufleute die Waaren des Südens führten, anderntheils auf mehreren Land- und Flußstraßen durch Rußland, zumal über Nowgorod nach dem schwarzen Meere und bis ins innere Asien vermittelten, so hatten an diesen Früchten die Verkehrseinrichtungen des römisch-deutschen Reiches freilich keinen Antheil.

Dagegen wußten auch die einzelnen Gesellschaftskreise, die einzelnen weltlichen und geistlichen Corporationen sich um so regsamer ihre eigenen Verbindungen, — selbstverständlich nach dem Grundcharakter des Mittelalters — jede für sich zu bilden, und so entstand denn auch statt jeder staatlichen Einrichtung, welche auf dem Grundbau des feudalen Regierungssystems doch nicht möglich gewesen wäre, allmählig ein unendlich buntes und complicirtes Verkehrsleben aus tausend und tausend selbstständigen Boteninstituten heraus, die wie die Räder einer Maschine ineinander griffen. Ihren Gang genauer zu verfolgen, ist heute nicht mehr möglich. Wir wissen nur, daß Fürsten und Städte, Stifte, Orden und Klöster, — man denke bloß an den von seiner Centrale Citeaux aus aufs engste verbundenen Orden der Cistercienser mit seinen 1000 Klöstern von einem Ende Europas zum andern — je nach der Richtung ihrer materiellen oder geistigen Bedürfnisse Botenzüge unterhielten, die sich nach den Umständen gegenseitig die Hand reichten.

Man denke ferner an die enge Verbindnng, in welcher die

unzähligen Klöster mit ihrem Kirchenregimente standen, mit dem Sitze der Bisthümer, diese mit Rom, so wird man sich ein weit verzweigtes Botenwesen, wenn auch größtentheils nur in der Gestalt von Mönchen oder Klosterlaienbrüdern, vorstellen können.

Daß diese Klosterboten auch für die übrige Bevölkerung häufig in Anspruch genommen worden sind, ist historisch constatirt. —

Wenn nun auch in den übrigen Bedürfnißfällen, namentlich um die politischen Verbindungen zu unterhalten, lediglich die Benützung von besonders abgefertigten Courieren, Sendboten, Knappen und Reisigen in Uebung war, so konnte es doch nicht fehlen, daß mit dem Zuwachs des Verkehrs der einzelnen Zünfte und Gilden unter einander sich auch die Benützung der Boten zu regelmäßigen Boteneinrichtungen ausbildete.

Man findet auch in diesen Zeiten häufig Erwähnung des „Botenbrodes", d. h. des Botenlohnes.

Zu welch' großartigen Einrichtungen aber die Botenverbindungen der meist aus den Klosterschulen hervorgegangenen gelehrten Schulen heranwuchsen, das werden wir später sehen; jetzt wollen wir des näheren Zusammenhanges wegen die Ausbildung des Botenwesens zunächst aus den politischen Corporationen, den Zünften, Gilden und Städten verfolgen. —

Cap. II.

Das Städtebotenwesen.

Bekanntlich geht die erste Gründung deutscher Städte bis zu den Römern zurück, welche längs des Rheins und der Donau, sowie an einigen Punkten des inneren Landes stehende Lager oder auch bloße Castelle errichteten, welche allmählich zu Städten sich erweiterten und so die Mittelpunkte kleiner Kreise bürgerlicher Gesittung wurden. — Später, erst vom 10. Jahrhundert an, entstanden die Städte im mittlern und nördlichen Deutschland, sie entstanden meist durch Vereinigung der bisher zerstreuten Ansiedelungen um die Burg oder Villa ihres Herrn.

Heinrich I. (918—936) war es, der in der Gründung von Städten zuerst den Keim der Gesittung und Freiheit sich versprach und deßhalb Alles aufbot, um deren Zahl zu vermehren, resp. neue zu gründen; glücklich wußte er die alte Scheu der Deutschen vor der Bewohnung der Städte zu überwinden durch verschiedene Vorrechte und Begünstigungen, welche er den Städtern ertheilte, z. B. daß alle Versammlungen und feierlichen Gastmähler des umwohnenden Volkes in den Städten gehalten werden mußten, daß Niemand allda als Leibeigener durfte geachtet werden rc. rc.

So wie Heinrich I., so ertheilten auch nach ihm alle besseren Könige den Städten, zumal den auf unmittelbarem Reichsboden oder in ihren Hausländern gelegenen, viele, theils allgemeine, theils besondere Befreiungen.

In demselben Maße nun, als solche Freiheit sich stärkte und ausbreitete, nahmen auch Gewerbsfleiß, Handel, Reichthum

und Selbstgefühl, die edlere Bildung der Städter, zu. Das Verlangen nach größerer Freiheit, die Kraft, sie zu erringen, die Kunst, sie zu behaupten und zu genießen, wuchs eben dadurch; alles Gute und Edle hob sich gegenseitig. Allmählig wurden die einheimischen Verhältnisse, die Regierung, alle gemeinsamen Geschäfte geordnet.

Das Emporkommen der Städte brachte auch den Landbau in die Höhe, welcher den Städtern ihre Lebensbedürfnisse, den Gewerben Stoff in zunehmender Weise zu liefern hatte, — doch war die Ausbildung von alledem sehr langsam, zumal im niedern Deutschland, so daß hier noch am Ende des 13. Jahrhunderts in Urkunden wenig von Bürgermeistern und Räthen, sondern nur Burg- und Reichsvögten vorkommt.

Wenn auch der Handel der Städte, nächst der Freiheit das wichtigste Princip ihres Lebens, erst in den folgenden Jahrhunderten zu seiner größten Höhe stieg, so waren doch schon jetzt wieder bedeutende Fortschritte des Gewerbsfleißes sichtbar. Die verschiedenen Handwerker sammelten sich in Zünfte, Gilden und Innungen, deren erste und löbliche Zwecke nicht blos auf Handhabung der Ordnung, Verhinderung von Betrügereien und Vervollkomnung der Gewerbe gingen, sondern auch die Erleichterung des Verkehrs im Auge hatten.

Der Fortschritt des Gewerbsfleißes mit dem gegenseitigen Streben der sich vermehrenden Zünfte, die Production erhöhte sich nach allen Richtungen. Der Verkauf der Waaren und der dadurch erzielte Gewinn sah sich allmählig nach größeren Absatzkreisen um; — was man in der eigenen Stadt nicht verkaufen konnte, dafür suchte man in fremden Städten Absatz, man errichtete dort Niederlagen, es entstanden Märkte. —

Die Märkte, Messen wiederholten sich in regelmäßiger Wiederkehr und die Kaufleute wußten sehr geschickt einen Theil des bisherigen Durchgangshandels in einzelnen größeren Städten aufzuhalten, theils um die fremden Waaren auf den inländischen Markt zu bringen, theils auch die inländischen Waaren den Handelszügen zu übergeben oder Waaren gegen Waaren überhaupt statt Bezahlung auszutauschen.

Die Kaiser begünstigten die Ausbildung des Handels in jeder Beziehung, nicht weil sie durchgehends von den Einwirkungen des Handels auf Cultur und Fortschritt überzeugt waren, sondern weil sie sahen, daß ihre Städte anfingen, wohlhabend, reich zu werden, weil sie wußten, daß sie an reichen, mächtigen Bürgern eine bessere und kräftigere Stütze finden.

So suchten die Italiener, welche bereits im 9. Jahrhundert in Besitz des ganzen orientalischen Handels gelangt waren und für den Vertrieb ihrer Waaren im Norden keinen besseren Weg, als durch Deutschland wußten, schon im Jahre 996 vom Kaiser Otto III. die Freiheit nach, ihre Waaren in verschiedenen deutschen Städten niederlegen und Märkte halten zu dürfen; sie erhielten diese Freiheit, wie auch umgekehrt die beiden Städte Augsburg und Nürnberg schon im 11. Jahrhundert in Venedig ein gemeinschaftliches Waarenhaus (das nachherige deutsche Haus) gehabt haben[1]).

Eine der ältesten Urkunden, die den Städten den möglichsten Schutz und ausgedehnte Privilegien für ihren Handel von Seite der Kaiser zu Theil wurde, ist der vom Kaiser Fried-

[1]) Roth, Geschichte des Nürnberger Handels; Leipzig 1800. Bd. I. pag. 42.

rich II. am 8. November 1219 der Stadt Nürnberg ertheilte Freiheitsbrief, welcher sagt: „Da Wir vermöge der Pflichten Unserer königlichen Hoheit die Rechte aller Getreuen des Reich's mit geneigtem Willen schützen und handhaben sollen und wollen, so sind Wir aus überfließender Unserer königlichen Milde besonders darauf bedacht, deren Rechte nicht nur zu befestigen, sondern sie auch nach Unserer königlichen Macht zu mehren ꝛc. ꝛc." Dann wird speciell unter Anderem der Stadt Nürnberg zugestanden: „Item, auf der Messen zu Werde (Donauwörth) soll ein Nürnberger Bürger das Recht haben, mit Nürnberger Münze zu wechseln und Gold und Silber dafür umzuwechseln, und Niemand soll es ihm wehren. Desgleichen ist es ihnen vergönnt, auf der Messe zu Nördlingen mit Nürnberger Münze zu kaufen und zu wechseln Gold und Silber, und der Nürnberger Münzmeister mag, wenn er will, dahin kommen und seine Münze daselbst prägen. Kein Nürnberger, so ein königliches Hoflager daselbst gehalten wird, soll von einigen seiner Sachen einen Zoll entrichten. Zu Ascha (oberhalb Linz) sollen die Nürnberger nicht mehr Zoll ihrer Sachen entrichten, als der Schiffer von seinem Schiffe. Von Regensburg bis Passau sollen sie keinen Zoll bezahlen. — Wenn ein Nürnberger in der Stadt Worms am Feste Johannis des Täufers ein Pfund Pfeffer und ein Paar Handschuhe abgibt, sollen die Nürnberger in demselben Jahr keine andere, noch mehrere Abgaben entrichten. In der Stadt Speyer sollen die Nürnberger nichts bezahlen, dagegen sollen auch die Bürger von Speyer in Nürnberg nichts bezahlen [1])."

---

[1]) Lochner, Nürnberger Jahrbücher, Nürnberg 1853. Heft 1.

Aber nicht blos für die Sicherheit des Handels nach Außen wurde gesorgt, nicht blos der Handel als solcher wurde geschützt und privilegirt, sondern auch die Handelsleute, der ganze Stand der Kaufleute, — denn dieser bildete sich nun allmählig von selbst als solcher neben den Gewerbszünften und Gilden heraus — genoß Vorzüge und Privilegien bezüglich der Sicherheit seiner Personen, behufs ungestörter Verrichtung ihrer Geschäfte. So lesen wir in der ältesten Polizeiordnung der Stadt Nürnberg, welche um die Zeit von 1258 bis zum Ende des 13. Jahrhunderts abgefaßt und niedergeschrieben wurde, folgende Stelle: „Ein jeglicher purger der in einer laistunge ist wil der waren in sein selbes geschefte oder in der stat gescheft oder ob er wallen wil oder waren in choffmanscheft den sol der laistunge nicht irren vnd im an sinen trewen nicht enschaden. Ez ist ouch gesetzet swer leistet ze dem selbscholder ist dar mit enbrosten[1]).

Der Genuß solcher Freiheiten, verbunden mit dem sichtbar einträglichen Geschäfte, reizte zur Ausdehnung kaufmännischer Unternehmungen, die Zahl der Städte, welche Märkte hielten, vermehrte sich, die Verbindungen der Kaufleute unter sich und mit ihren Waarenniederlagen nahmen zu an Ausdehnung und Vielfältigkeit, und so mußte die Ausdehnung des Verkehrs nothwendig einen sehr wesentlichen Einfluß auf die bisherigen Verbindungen ausüben. — Bisher bewegten sich dieselben entweder nur innerhalb unzähliger kleiner Kreise, ausgehend von eben so zahllosen kleinen, für sich abgeschlossenen Gesellschaften; eine Ausnahme machten nur, wie schon erwähnt und wie unten

[1]) Lochner, Nürnberger Jahrbücher, 1834. II. 2. 135.

weiter ausgeführt, die Boten der gelehrten Schulen, welche auch über ihre heimatlichen Kreise hinaus bis in die fernsten Gegenden ihre Verbindungen in der geregelsten Weise unterhielten; jetzt aber verbindet sich das Botenhandwerk mit dem Handelsstand und nimmt um so größere Dimensionen an, als die Kaufleute ohnehin bei Verführung ihrer Waaren nicht nur zu Roß, sondern auch zu Wagen reisten; die Besuche der Märkte und Messen, sagt Flegler, wurden nun eben so viele Postzüge im Gewande jener Zeit.

Und eben weil allmählig nicht mehr jeder Kaufmann selbst zur Messe zog, sondern weil die Vereinigung mehrerer Kaufleute sich zur Benützung eines und desselben Fuhrwerks angewiesen sah, entwickelte sich das Botengeschäft von selbst.

Mit dem Zunehmen des Werthes der verfrachteten Güter, mit der wachsenden Selbstständigkeit der Boten fand man es gerathen, die Unternehmer der Botenfuhren zu vereiden, sie haftpflichtig zu machen, das ganze Geschäft unter die Controlle der Ortsobrigkeiten zu stellen. —

Nicht blos die Märkte mehrten sich, die bisherigen Boten zogen auch die neuen Botencourse an sich, übertrugen das Geschäft auf eigene Gefahr an Dritte und schwangen sich selbst zu Botenmeistern empor.

So war schon der erste Anstoß gegeben zu einer öffentlichen Anstalt, in welcher wieder zum erstenmale die Keime des späteren Postwesens auftauchen. Es ist selbstverständlich, daß diese vereideten Boten nun auch von den Städten zur Beförderung ihrer Correspondenzen benützt wurden, und ist es auch noch nicht nachweisbar, ob und in welcher Weise auch der allgemeine gesellschaftliche Verkehr sich an diesen Boten-

instituten betheiligen konnte, so ist es doch immerhin klar, daß wir hier endlich wieder ein gemeinsames Interesse vertreten und verfolgen sehen, daß wir nun das städtische Botenwesen als eine unter sich verbundene, die kleinen zahllosen Kreise durchbrechende Anstalt bezeichnen können.

Die immer geschäftige Ueberlieferung, welche sich durch eine Reihe von Schriften fortgepflanzt hat, weiß eine Menge von Zügen aufzuführen, die das städtische Botenwesen organisirt hatte. So soll schon im 13. Jahrhundert eine regelmäßige Verbindung bestanden haben, welche aus den lombardischen Städten die Nachrichten über das Gebirge nach den Städten Süddeutschlands gebracht und sich von dort aus nach dem Innern des Reiches bis nach dem Norden hin fortbewegt hätte. Auch anderer Züge, die durch das Innere Deutschlands führten, wird Erwähnung gethan. So wären Hamburg, Cöln und Nürnberg die hauptsächlichsten Mittelpunkte geworden. Die erstere Stadt (Hamburg) hätte demnach ihre Boten einerseits nach den Städten der Ostsee bis Riga, anderseits bis Amsterdam entsendet, Cöln zwischen Holland und dem südlichen Deutschland vermittelt und Nürnberg die Züge nach dem Süden und nach den östlichen Gegenden bis Wien weiter geführt. — Diese Anstalten, heißt es weiter, wurden von den benachbarten Bischöfen und Fürsten schon wegen der Wohlfeilheit zu ihren Mittheilungen benützt.

Die zunehmende Wohlhabenheit dieser Boten, welche auch noch für die dazwischen liegenden kleineren Städte den Verkehr unterhielten, veranlaßten die Kaufherren in den großen Städten, sich die Leitung der anstoßenden Züge anzueignen. Dies reizte

die Ortsobrigkeiten, so daß diese zuerst in Hamburg und Danzig das Botenwesen für städtische Rechnung übernahmen.

Leipzig, welches 1182 das erste Marktprivilegium vom Markgrafen Otto dem Reichen, und 1263 ein freies Municipalregiment erhielt, wurde bald der Sitz eines bedeutenden Handelsverkehrs. Bereits im Jahr 1388 stand diese Stadt mit Augsburg und im darauffolgenden Jahrhundert durch Briefboten zu Fuß und zu Roß mit Nürnberg, Augsburg, Braunschweig, Magdeburg, Hamburg, Cöln an der Spree, Dresden, Prag und Wien in regelmäßiger Verbindung.

Wer möchte zweifeln, daß diese kräftigen Ansätze der herrlichsten Bestrebungen im Gebiete des Handels und Verkehrs nicht sofort zu den schönsten Früchten herangereift wären, wenn nicht tausend andere politische und sociale Verhältnisse immer wieder in einer immerhin noch so rohen und finstern Zeit fast unüberwindliche Hemmnisse in den Weg gelegt hätten.

Cap. III.

Die Städtebünde und die Botenzüge der Hansa.

Noch war die im 11., 12. und bis in das 13. Jahrhundert triumphirende Adels- und Priestermacht nicht gebrochen und Sclaverei und Finsterniß lastete noch drückend wie ein Alp über den Völkern, noch umschlang kein nationales Band ein deutsches Land mit dem andern, und Schutz und Schirm reichte kaum weiter, als der glückliche Zufall. — Was die Chevalerie des Ritterthums für Hebung des Rechts und verletzte Ehre und

Tugend leisten konnte, das ward durch die Entartung desselben, durch die tollen, verbrecherischen Auswüchse des Raubritterthums wieder paralisirt, was Handel und Verkehr, was Gewerbe und städtisches Zusammenleben an Aufklärung gewonnen, das wußte die Hierarchie jener Zeiten mit dem, wenn auch poesie- und thatenreichen, dennoch mißlungenen Unternehmen der Kreuzzüge wieder in den vorigen Schlummer zu lullen.

Glücklicherweise brach der natürliche, gesunde, nach Freiheit sich sehnende Sinn der Völker die ihm neu aufgezwungenen Fesseln, und wenn die Kreuzzüge sonst keinen moralischen Vortheil brachten, so hatten sie doch den, daß sie die Nationen aus ihrer Isolirung rissen, daß sie die Völker Europa's aus jener traurigen Stagnation in's Feld der gemeinsamen *Thätigkeit* riefen, daß sie dieselben unter einander gewürfelt und auf unzähligen Berührungspunkten in Wechselwirkung gesetzt hat.

In Folge dieser Wirkungen der Kreuzzüge begann auch mit dem Schlusse derselben ein neuer Umschwung und wenn auch noch viel Barbarei zurückgeblieben war, wenn noch immer keine Rechtssicherheit den Verkehr zu beleben versprach, wenn im Gegentheil gerade noch im und nach dem 13. Jahrhundert die Ordalien, der Zweikampf, die schreckliche Tortur und vor Allem das furchtbarste aller Gerichte, die Vehme, den Boden zur Genüge kennzeichnet, auf welchem sich Recht und Gesetz bewegte, wenn trotz des geheimnißvollen Schleiers der Vehme, die ganz Deutschland mit Angst, Beunruhigung und dem Gefühl der Unsicherheit überzog, wenn trotz solcher barbarischer Sitten und Zustände dennoch der Verkehr sich im Allgemeinen erhielt, wenn trotz der vielen Beschwerungen in Folge von roher Privatleidenschaft, Raubsucht und Neid, meist vom Ritterstande ausgehend, dennoch

der Handel sich über die Grenzen der städtischen und heimischen Gebiete hinaus wagte, selbst auf die Gefahr hin, unterwegs beraubt, geplündert und aufgefangen zu werden, — wenn trotz alledem die sich einmal entwickelten Regungen von Handel und Verkehr immer mächtiger und mächtiger hervor wuchsen, so beweist dies nur die gewaltige Stärke der Strömungen der Zeit, welche nie und zu keiner Zeit, selbst nicht durch anhaltende Hindernisse in der Geschichte unterdrückt werden können. Es war einmal für die freie Entwicklung, für die Selbstthätigkeit des socialen Lebens der Anstoß gegeben und wahrlich die fortwährend zunehmende Ausbildung der Städte war die beste Gewährschaft, daß die junge Knospe einer kräftigen Entwicklung entgegen reife.

Vor Allem blühte der Handel der italienischen Staaten, unter diesen glänzte wieder Venedig als schönste Perle! Venedig vermittelte den ostindischen Handel über Aegypten nach den abendländischen Staaten.

Bereits fingen W e c h s e l b r i e f e und Banken an, als wichtigster Ersatz des baaren Geldes zu dienen und Erleichterung für die Saldirung zu gewähren.

Die Verbindungen der Städte unter sich wurden immer vielseitiger, immer enger; es entstanden förmliche Bündnisse benachbarter Städte, um sich gegenseitig zum Schutz zu verpflichten.

Die Handelswelt begriff und fühlte wohl zunächst die verderblichen Folgen ungeordneter und unsicherer politischer Verhältnisse. Die mächtigen Städte fanden sich daher leicht zahlreich zu einem Bunde zusammen, durch den sie sich selbst Sicher-

heit und Schutz für ihre Unternehmungen zu verschaffen strebten.

Die wichtigste unter diesen Verbindungen ist die Vereinigung der nordischen Städte unter dem Namen „Hansa"[1]) geworden. Aus schwachen, chronologisch nicht bestimmbaren Anfängen erhob sie sich im 13. Jahrhundert zuerst unter wendischen, dann unter norddeutschen Städten, welche jenen sich anschlossen, ein Handelsbund, welcher allmählig fast alle bedeutenden Städte von der Mündung der Schelde bis Esthland zu einem nicht blos Handel treibenden, sondern auch politischen Gemeinwesen vereinbarte, einerseits über Rußland nach Asien, andererseits über Flandern nach dem südlichen Europa einen ausgebreiteten planmäßigen Verkehr trieb, die Anfeindungen gewaltthätiger Nebenbuhler oder Gegner kräftig zurückwies und mächtigen Königen, zumal den Herrschern der scandinavischen Reiche das Gesetz des Friedens vorschrieb.

Allmählig wurden die deutschen Städte vorherrschend im Bund und erhalten die einheimischen, wie die auswärtigen Verhältnisse nähere Bestimmung.

Nicht der im Jahr 1241 zwischen Hamburg und Lübeck geschlossene Verein, wie man sonst annahm, ist die Grundlage des großen Bundes. Er entstand aus mehreren gelegenheitlich, allmählig nach Zweck und Umfang sich ausdehnenden, jedoch noch nicht in Form ausdrücklicher Bündnisse, zum Theil gar nicht schriftlich abgefaßter Verabredungen der nordischen Städte.

---

[1]) Hansa ist gleichbedeutend mit Innung oder Gilde, Brüderschaft, jedoch vorzugsweise mit dem Nebenbegriff Handelsinnung. Eichhorn, deutsche Staats- und Rechtsgeschichte, Göttingen 1835. Th. II, pag. 175.

Urkunden über derartige Bündnisse liegen vor aus den Jahren 1210 (Lübeck und Hamburg), 1241 (dieselben, außerdem Soest und Lübeck), 1248 (Braunschweig und Stade), 1253 (Münster, Dortmund, Soest und Lippe), 1258 (Cöln und Bremen), 1259 (Bremen und Hamburg), 1293 (Lübeck, Rostock, Wismar, Stralsund, Greifswalde) u. s w. Die letzterwähnte Verbindung zwischen den fünf, später hauptsächlich mit dem Namen der wendischen Städte bezeichneten Gemeinwesen wurde öfters erneuert und bildete gewissermaßen den festen Kern, um welchen sich nach und nach die übrigen sammelten. Lübeck, die wichtigste und mächtigste der genannten Städte, ist auch stets Leiterin und Vorort des „Hansabundes" geblieben.

Der älteste Bundesbrief, von welchem die zuverlässigste Kunde vorliegt, wurde im Jahr 1364 geschrieben. Aber schon weit früher hatte die Hansa von ihrer lebendigen Kraft glänzende Proben gegeben.

Mit den wachsenden Erfolgen der Hansa schlossen immer mehr Städte und inniger sich an den Bund. Derselbe war in vier Kreise oder Quartiere getheilt, deren Hauptorte Lübeck, Danzig, Braunschweig und Cöln waren. Vier große Stapelstädte, London, Brügge (statt dessen nachher Antwerpen), Bergen und Nowgorod (später Narva) dienten als Hauptstützen des äußern Handels. Die Würde des Bundes-Protectors führte der Großmeister des deutschen Ordens in Preußen.

Das Hauptziel von der Handelsthätigkeit der Hansa war das Monopol des Zwischenhandels von Nordost und West. Daher wurden die stehenden Faktoreien an den wichtigsten Handelsplätzen nach dieser zweifachen Lage gerichtet

und beharrlich durch Klugheit und Gewalt behauptet, die Concurrenz aller fremden Kaufleute streng hintangehalten und selbst die einheimischen dem Interesse der Hansa dienstbar gemacht.

Im Ganzen sollen 4 Hauptbotenzüge bestanden haben:

1. von Hamburg über Lübeck, Rostock, Stettin, Danzig und Königsberg nach Riga, mit diesem in genauer Verbindung
2. die Botenzüge von Hamburg über Bremen nach Amsterdam und über Celle und Braunschweig nach Nürnberg,
3. von Nürnberg, dem Stapelplatz zwischen Hamburg und Italien, nach Wien, Leipzig, Breslau Salzburg und Stuttgart,
4. von Cöln, als Hansabundesstadt für die Rheinschifffrachten und als Stapelort zwischen Amsterdam, der Schweiz und dem südwestlichen Deutschland, die Boten nach Holland, Aachen, Augsburg und Nürnberg ꝛc. ꝛc.

Einen ähnlichen Bund, wie jener der Hansa war, errichteten die Städte am Rhein, im Jahre 1255 zu Mainz. (Der Hansabund datirt nach Roth seit 1239, in welchem Jahre Hamburg mit den Hadelern und Westfriesen ein Bündniß, um auf der Elbe und auf der Nordsee Sicherheit zu erhalten, schloß.) Ueber dieses rheinische Bündniß hatten die Fürsten, Edelleute und Straßenräuber ihren großen Grimm und fanden es gemein (sordidum), daß ärmliche Krämer sich von hochgeehrten und edlen Herren nicht mehr wollten bestehlen und ausplündern lassen! — Diesem rheinischen Bündnisse gehörte auch Nürnberg an. War auch die Haupttendenz des Bundes eine politische, so ward doch auch das Beste des Handels dabei nicht außer Acht gelassen[1]).

---

[1]) **Roth, Geschichte des Handels. Bd. I. p. 17.**

Diese Botenzüge der Hansa, und ihre weitverzweigten Verbindungen waren demnach in diesen Zeiten die Vertreter der Postanstalten; die einzelnen Routen wurden so regelmäßig befahren, daß man allenthalben Tag und Stunde der Ankunft derselben kannte, wornach sich die Verbindungen nach den Seitenrouten zu richten hatten.

Cap. IV.

Das Geleitswesen.

Trotz aller dieser kräftigen Vereinigungen der einzelnen Corporationen gewahrt man nichts von lebhafter Theilnahme der Fürsten und Landesherren; die Fürsten des XIII. Jahrhunderts hatten keine Idee von Handelspolitik. So viel wußten sie nur, daß der Handel reiche Leute mache, und daß die angenehmsten Bedürfnisse des Wohllebens durch ihn zu ihnen käme. Ob und wie er entstünde, und ob er durch fremde oder ihre eigenen Unterthanen betrieben würde, war ihnen einerlei. — Die Kaufleute mochten bitten, was sie wollten, es war ihnen zugestanden [1]).

Uebrigens nahmen sie sich vielfach doch eifrig der Handelsleute an, wenn es galt, ihre Waarenzüge auf den theilweise sehr unsichern Landstraßen von einer Stadt zur andern oder von Gebiet zu Gebiet durch ihre bewaffneten Leute begleiten zu lassen. Diese Uebung ist unter der Bezeichnung des „Geleites" zu einer großen Ausbildung gelangt, in den einen Gegenden mehr in den andern minder. So hat zum Beispiel seit dem Jahre 1313 Kaiser Heinrich VII. der Stadt Nürn-

[1]) Büsch, Geschichte der Hansa in Schmidt's Hanseatisches Magazin. Bremen 1799. Bd. I. Heft 1. p. 30, 31.

berg das Privilegium des Geleites auf des Reiches Straßen ertheilt; in der Folge erhielt es noch von mehreren Landesherrn Sicherheit und Geleite für die Durchfuhr der Handelswaaren durch ihre Lande.

So versprachen im Jahre 1351 Bischof Albrecht von Würzburg, die Burggrafen Johann Albrecht von Nürnberg, Graf Rudolph von Werthheim und Graf Ludwig von Hohenlohe den Nürnbergischen wie den Regensburgischen Bürgern dergestalt das Geleite, daß, wenn ihnen in ihren Ländern Schaden geschähe, dieser von ihnen allerseits wiedererstattet, auch daß sie wegen der Vergehungen ihrer Fuhrleute und Knechte nicht in Anspruch genommen werden sollten. — Im Jahre 1358 erhielten die Nürnberger Kaufleute von den Grafen Eberhard und Ulrich eine ähnliche Zusicherung sichern Geleites durch das Württembergische und eine Vergütung des Schadens, den sie vielleicht in ihrem Lande erleiden könnten. — Im Jahre 1360 ertheilte Karl IV. den Nürnbergischen und Augsburgischen Kaufleuten das Geleite durch Böhmen, Mähren und Polen. — Ebenso wurde schon am 16. Oktober 1314 der Handel in Franken durch eine Uebereinkunft gesichert, die „Cunrat vnde Gotfrit gebruder von Hohenloch, Friderich der Burggrave von Nuremberg, Ludewig von Hohenloh, Grave Ludewik vnd Heinrich zwene gebrüder von Rienegge vnd Grave Rudolph von Wertheim an sende Gallen täg" abgeschloßen hatten. Jeder Kaufmann, der durch ihre Länder in Frieden zöge, sollte freies Geleit haben und wenn ihm an Leib oder Gut Schaden geschehe, so solle der Herr, in dessen Gebiet es geschehen, den Schaden widerthun und aufrichten; möchte aber derselbe Herr den Schaden nicht aufrichten, so sollten

die andern Herren ihm dazu behilflich sein; wenn aber der Schaden mit aller ihrer Hilfe nicht möchte aufgerichtet werden, so solle der Herr, in dessen Gebiete der Schaden geschehen sei, ihn gelten und aufrichten ohne Gefährde.

Für dieses Geleite verlangten sie „von ieclichem Pferde, das gewant ziehet vf vier schillinge haller, vnde von den die abe gen. Die heute oder Wachs ziehen von ieclichem pferde zwene schillinge haller vnd von ieclichem pferde, das kupfer zin oder grawe pallen zuhet ainen schilling von ieclichem pferde, das isen, vnslit, smer oder bech zuhet sechs haller, vnde ie von dem aimer wines zwen haller [1]).

Trotz Geleite kam es nicht selten vor, daß die Boten- und Kaufmannszüge unterwegs aufgegriffen, ihrer Güter beraubt wurden und oft froh sein durften, wenn sie mit dem nackten Leben davon kamen. So erzählt Roth [2]), wie im Jahre 1436 der Bote Hans Heckel, der von den Kaufleuten nach Basel abgesendet worden war, bei Ehingen von Roßhaupt gefangen, beraubt und mißhandelt wurde „der Roßhaupt hat hierüber einen armen Nürnbergischen Botten Hans Heckel genannt, der nach Basel laufen wollen, bei Ehingen gefangen, Ihme viel Pein angethan etc. etc. auch ihme Briefe und Geld genommen etc. etc.

Wie lange die Geleite in Uebung resp. wegen der Unsicherheit der Straßen benöthigt waren, dafür mag folgender Fall als Beweis dienen:

Am 1. Februar 1646 sind Nürnberger Kaufleute mit einem bayerischen Rittmeister vom Carsolokischen Regiment nebst 17 Dragonern, welche sie begleiteten, von Nürnberg abgegangen,

---

[1]) Lochner, Nürnberger Jahrbücher Bd. II. Abthlg. 2. 197.

[2]) Roth, Geschichte des Nürnberger Handels. Leipzig 1800. I. 176.

um nach Botzen zu reisen. Als sie aber am 3. Februar in die Nähe von Hilpoltstein kamen, wurden sie von etlichen Reitern und Schnapphähnen (Raubrittern) angegriffen. Der Rittmeister, 2 Dragoner, die 2 Kaufherren Johann Schlitter und Georg Fürst wurden erschossen und todt nach Nürnberg zurückgebracht[1]).

Es würde uns zu weit führen, näher in die Geleitsordnung einzugehen oder überhaupt diese Seite des damaligen Zeitcharakters weiter zu beleuchten; aber dieses Wenige mußte erwähnt werden, um zu sehen, mit welch außerordentlichen Schwierigkeiten Handel und Verkehr zu kämpfen hatten, um sich zu erhalten und auszubreiten. Kein Wunder also, wenn das Mittelalter selbst schon in seiner spätern Zeitperiode nur erst sehr rohe Anstalten und sehr wenige regelmäßige Verbindungen aufzuweisen hat, — von einer systematisch angelegten und organisch zergliederten Anstalt konnte begreiflicherweise bis jetzt, das heißt bis ins XIII. und bis zum Verlauf des XIV. Jahrhunderts nicht die Rede sein.

Ein merkwürdiges Beispiel taucht indessen jetzt in der Geschichte auf, welches — und noch obendrein mit den zuverläßigsten Urkunden belegt, die Existenz einer förmlichen Postanstalt — freilich nur wieder als ein für sich abgeschlossenes Institut nachweist. Es ist dies die Post-Einrichtung der deutschen Ordensritter.

---

[1]) Roth, Geschichte des Nürnberger Handels. Bd. 2. pag. 19.

Abschnitt IV.

Die ersten Umrisse der heutigen Postanstalten.

Cap. I.

Die Postanstalten der deutschen Ordensritter.

Wir übergehen den historischen Ursprung des deutschen Ordens, der sich weit in die Geschichte der ersten Kreuzzüge verliert; wir wollen nur flüchtig erwähnen, daß er sich mindestens bis zum Jahr 1128 zurückdatirt, in welchem Jahre ein frommer Deutscher in Jerusalem den hilflos jammernden Landsleuten sein Haus zur Aufnahme, zum Hospitale einräumte. Andere Deutsche, vom gleichen mildthätigen Geiste beseelt, vereinigten sich zur ferneren Unterstützung jener Nothleidenden und stellten ihren Verein unter den Schutz der heiligen Mutter Gottes, Maria. Daher nannten sie sich Marianer-Ordens-Ritter. —

Politische Ereignisse führten die Marianer Ordens-Ritter nach dem heutigen Preußen und Litthauen. Sie gewannen dort durch Bekämpfung der heidnischen Bevölkerungen große Territorien (1231); sie bauten dort Städte, gründeten Schulen und thaten unendlich viel für Civilisation des Volkes. Nothwehr für ihren Besitz zwang sie, feste Plätze anzulegen und insbesondere ward im Jahre 1276 als Hauptfeste die herrliche Marienburg auf dem hohen Ufer der Nogath als Hauptordenshaus des ganzen Marianer- oder deutschen Ordens und aller

Ordenshäuser in Preußen, Liefland, Deutschland und Italien zugleich als Residenz ihres Hoch- und Deutschmeisters und seines Convents gegründet.

Die Verbindungen des Ordens mit dem heiligen Stuhl in Rom, den Bischöfen und den zerstreut wohnenden Geistlichen wurden anfangs durch wandernde Mönche und Laienbrüder von Kloster zu Kloster bis zum Empfänger gebracht; die Ritter sandten bewaffnete Boten zu Fuß und zu Pferde von Ort zu Ort. —

Allein der große Umfang des Ordensgebietes, die Correspondenzen zwischen dem Ordensconvent, seinem Heermeister in Venedig und den auswärtigen Fürsten, die Entfernung vieler Comthureien vom Hauptordenshause, von den erbauten Burgen, Städten und Flecken, an welche die Befehle des Hochmeisters und Statthalters und deren Einberufungsschreiben zu den Ordenscapiteln ergingen und welche an jene hinwieder Berichte zu erstatten hatten, auch der gegenseitige Briefwechsel der Ordensämter und Ritter unter sich und mit den Bekannten und Freunden in Deutschland und Italien, — dies alles machte schon eine feste und wohlorganisirte Anstalt nöthig, um ein straffes Band des Zusammenwirkens zu erhalten.

Und in der That finden wir in dem Haupthause der deutschen Ordensritter zu Marienburg schon in den Jahren 1380 und den folgenden eine nahezu wohleingerichtete Postanstalt.

In dem Haupthause Marienburg, dem Sitze des Hochmeisters, leitete der oberste Pferdemarschall zugleich als Oberpostmeister den dortigen Briefstall, der ohngefähr einem heutigen Postamte entprach. Er beaufsichtigte die Briefjungen oder Postillone, welche mit ihren Pferden, Schweiken oder Brief-

schweiken genannt, die einzelnen Postrasten zurücklegten. Diese letzteren wurden durch die Ordenshäuser gebildet, in denen sich nach Verhältniß die Einrichtung des Haupthauses von Marienburg wiederholte. Der Comthur war der Postmeister, der den regelmäßigen Wechsel der Briefjungen und Schweicken überwachte. Es war die Vorsorge getroffen, daß auf jedem Ordenshause Aufgabe oder Ankunft und Abgang eines Briefes genau angemerkt werden mußte, bis derselbe an den Ort seiner Bestimmung angelangt war. Der Hochmeister erhielt dadurch ein genaues Mittel, die Amtsthätigkeit der einzelnen Comthure einer Prüfung zu unterwerfen. Indessen war die Anstalt ausschließlich nur für den Hof von Marienburg und die Ordensbeamten bestimmt; die übrigen Stände der Gesellschaft hatten keinen Zutritt.

Diese Botenanstalt war so zergliedert eingerichtet, daß der Großmeister jeden Tag über den Zustand des Landes, über die Verhältnisse des Ordens auch zu Marienburg selbst die zuverläßigsten Nachrichten einziehen konnte.

Es bestand nämlich schon zu Ende des XIV. Jahrhunderts durch ganz Preußen eine förmlich eingerichtete Reitpost, die aber ausschließlich nur für den Hochmeister und die Ordensbeamten vorhanden war und deren Mittelpunkt immer der Hof und Aufenthalt des Meisters blieb. Der oberste Pferdemarschall zu Marienburg war gewissermassen der Hofpostmeister, denn unter seiner Oberaufsicht standen die Reitpostpferde, damals Schweiken oder Briefschweiken genannt, und unter seinen Befehlen die Postillons, die Briefjungen, er war der obere Beamte des sogenannten Briefstalles oder des Postamtes. Jene Briefschweiken, deren Zahl immer ziemlich bedeutend war, wurden ausschließ-

lich nur für diese Reitpost gebraucht; und wie im Haupthause Marienburg, so war die Einrichtung dieser Post auch in jeder anderen Ordensburg, denn in jeder wechselte man den Briefjungen und das Postpferd, und der Comthur des Hauses war verpflichtet, auf der Adresse des Briefes aufs Genaueste anzugeben, in welcher Stunde der Brief bei ihm angekommen und von ihm wieder weiter gesandt worden sei. —

Demnach las man zum Beispiel auf einem vom Ordensmarschall an den Hochmeister nach dem Sommeraufenthalte Stuhen gesandten Briefe folgende Worte:

„Dem ehrwirdigen Hochmeister mit aller Erwirdigkeit."

Tag und Nacht ohne alles Säumen, sonderliche Macht (d. h. Wichtigkeit) liegt daran.

Gegangen Königsberg am Abend Conception Mariä nach Mittag hora V.

Kommen und gegangen von Brandenburg am selbigen Abend vor Mitternacht hora X.

Kommen und gegangen von der Balga am Tage Conception vor Mittag hora IX.

Kommen und gegangen von Elbing am selben Tage nach Mittag hora VIII.

Kommen und gegangen von Marienburg am Sonnabend darnach vor Mittag hora VIII.

Sonach konnte der Hochmeister ziemlich genau vergleichen, ob die Briefe prompt weiter befördert wurden und welcher Comthur darin etwa säumig gewesen war, und im letztern Falle fehlte es nicht an den nöthigen Zurechtweisungen. —

Ganz getrennt von diesen Einrichtungen waren die reitenden Boten, welche man aus den sogenannten Withingen

gebildet hatte. Es waren dies die alten freien Grundbesitzer, welche aus der früheren dänischen Eroberung des Landes übrig geblieben waren. Sie hatten schon beim ersten Auftreten des deutschen Ordens die Sache desselben mit ausharrender Treue unterstützt und waren deßwegen neben ihren Alloden mit Lehensgütern reichlich bedacht worden. Netzartig über das flache Land zerstreut, boten sie sich, schon wegen ihrer zuverläßigen Gesinnung, als ein ganz natürliches Mittel zur Erhaltung der Verbindungen dar und waren in diesem Sinne dem Orden zu mannichfachen Dienstleistungen verpflichtet [1]).

Sie mußten, wie die mittelalterliche Sprache sich öfters ausdrückt, „dem Willen der Hochmeister mit ihren Pferden wartend sein", um auf den ersten Wink hin Briefe von besonderer Wichtigkeit an die bezeichneten Orte zu befördern.

Auf diese Weise waren sie ohngefähr das, was, wie wir später sehen, die Metzgerposten in den südlichen Gegenden gewesen sind und bildeten eine Art außerordentlicher Reitpost [2]).

Diese Withinge wurden also nur zur Beförderung solcher Briefe benützt, deren Inhalt von ganz besonderer Wichtigkeit war und über deren pünktliche und richtige Bestellung der Meister ganz sicher sein wollte. Die Withinge nämlich wurden überhaupt vorzüglich zu solchen Geschäften gebraucht, in denen Treue, Gewissenhaftigkeit und Pünktlichkeit ganz unerläßlich waren; z. B. wenn des Meisters Weine sicher irgendwo hingebracht werden sollten, wenn Bestellungen zu seiner Reise

---

[1]) Voigt, Handbuch der Geschichte Preußens bis zur Zeit der Reformation. Königsberg 1841. I. 42. und I. 373 — 379.

[2]) Raumer, historische Taschenbücher, pag. 219 u. 220.

voraus zu machen oder rückständige Zinsen einzufordern waren, oder wenn eines fremden Fürsten Botschafter irgendwohin begleitet werden mußten, — in solchen Fällen trug dieses der Meister in der Regel einem oder einigen Withingen auf und war der pünktlichen Besorgung des Geschäftes immer auch ganz gewiß. Nicht selten waren die Withinge auch bei dem Bauwesen zur Aufsicht gewissermassen als Bauinspectoren angestellt.

Weit schwieriger und kostbarer war des Meisters Correspondenz ins Ausland, wozu Läufer und reitende Boten dienten. Einen Brief des Hochmeisters durch einen Läufer nach Rom zu bringen, kostete die Summe von 10 Mark, und ein Brief an den König von Schweden 3 Mark. Dagegen erhielt ein Mönch, der mit einem Brief des Meisters nach Rom lief, nur eine Mark, weil ihm die Zehrung auf dem Wege überall leicht wurde. Nach Krakau und Lemberg ritt ein Bote um 4 Schock Groschen und eine Mark und nach Warschau für 2 Schock Groschen. — Einem Boten, welcher Briefe des Meisters nach Oesterreich brachte, wurde für jede Meile ein Schilling Botenlohn angerechnet, so daß er für die ganze Reise die Summe von 3 Mark erhielt. Nach Meißen lief ein Bote mit einem Briefe des Hochmeisters für 2 Schock böhmischer Groschen.

Aus den früheren höchst schwierigen Zeiten des Ordens vernimmt man außerdem von sogenannten Wartleuten oder Grenzwächtern, welche die Bewegungen feindseliger Völkerschaften beobachteten.

Jede Kundschaft, die sie darüber eingezogen, hatten sie dem nächstgelegenen Comthure mitzutheilen, der dieselbe sofort an den Hochmeister gelangen ließ 2c. 2c.

Diese Anstalten der Ordensritter standen indessen mit ähn-

lichen öffentlichen Einrichtungen im Innern von Deutschland durchaus in keinem Zusammenhang und die Hochmeister unterhielten ihre Verbindungen mit dem Auslande durch besondere Boten. —

Aber gerade diese Abgeschlossenheit einer Anstalt, welche genau nach den Grundsätzen derjenigen des Augustus gebildet war, und die der sehr ähnlichen Einrichtung Ludwig XI. fast um ein Jahrhundert vorausging, ist das Merkwürdige an der Sache. Wenn auch nicht zu leugnen ist, daß die ganze Stellung des Ordens und insbesondere die zerstreute Lage seiner Comthureien eine derartige Anstalt zum Bedürfniß machte, so beweist doch ihre Verwirklichung den überaus anstelligen und einrichtigen Geist der deutschen Ritter, der sich auch auf andern Gebieten vielfach bewährt hat [1]).

Fassen wir die Posteinrichtungen des deutschen Herrenordens übersichtlich zusammen, so haben wir folgendes Resultat:

1. Der Ordensstallmeister, in der Regel ein Withing am Sitze der Marienburg, hatte die Oberaufsicht über den gesammten Dienst, soweit er sich im Bereich des Ordens erstreckte; die Comthure der übrigen Ordenshäuser hatten dagegen in ihren Bezirken nebst andern Geschäften für ungestörten Fortgang und pünktliche Abfertigung der Boten zu sorgen.

2. Die „Bryffjongen" (Postillone) waren ausschließlich zur Beförderung von Briefen ꝛc. verwendet; die Briefe wurden in einem leinenen „Bryffsack" verwahrt; sie ritten damit bis zum nächsten Ordenshause, lieferten dieselben ab und brachten die dort vorliegenden zurück. Jeder Bryffjonge mußte sein Pferd

---

[1]) Flegler, zur Geschichte der Posten.

selbst warten. Hiebei ist jedoch noch zu bemerken, daß die „Jongen" nicht zu den gewöhnlichen Bediensteten und Knechten gehörten, sie waren vielmehr Diener der ersten Rangklasse und meistens adelige Leute, wie denn auch in den alten Rechnungen der Lohn der Convents „Bryff-Rempter" ꝛc. ꝛc. „Jongen" durchgehends abgesondert von dem Lohn des Gesindes aufgeführt, welch letzteres auch mit Pferde-, Stall-, Garten-Knechten bezeichnet ist.

Die Bryffjongen trugen blaues Tuch als Uniform; laut den Ansätzen in den Rechnungen z. B. XVI. (xvi) halbe bloe Engelish laken vor de Bryffjongen (16½ Ellen blaues englisches Tuch ꝛc. ꝛc.)

3. Jeder Comthur hatte in seiner Wohnung ein besonderes Zimmer, welches der „Bryffstall" genannt wurde; in demselben besorgte er die Amtsschreibereien, nahm die ankommenden Bryffjongen an und fertigte sie wieder ab. Selbstverständlich bedeutete das damalige Wort „Stall" nichts anderes, als ein Gelaß, ein Zimmer.

4. Die Pferde der Bryffjongen hießen „Bryffswoyken"; diese Swoiken waren ausschließlich nur für diesen Dienst verwendet, wie einstmals die römischen veredi.

Die Ausgaben für die Bryffswoyken und ihre Ställe stehen in den Rechnungen stets abgesondert von denen für die andern Reit- und Arbeitspferde aufgeführt, z. B. Item v. (V) mrk (5 Mark oder Ducaten) vor eyn swoyke in den Bryffswoykenstall. — Item vIII (VIII) mrk vor eyne swoyke in den Bryffswoykenstall von Tymo von Grudenz gekowfft ꝛc. ꝛc.

5. Die Briefe wurden in ein Buch eingeschrieben, jeder mit einer Nummer nach der Reihenfolge bezeichnet und neben

der Adresse eines jeden die Zeit der Aufgabe und des Abgangs vom Ordenshause genau bemerkt, so daß der Brief oder bei mehreren der Briefbund einem förmlichen Stundenzettel der späteren Posteinrichtungen glich. Solche Briefe nebst den den Briefpaqueten mitgegebenen Briefkarten und Stundenzetteln aus jener Zeit existiren noch im Archiv zu Berlin [1]).

Die Briefbeförderungsanstalten der Marianer-Ordensritter sind gewiß höchst merkwürdig gerade in einer Zeit, in welcher wir überall nur durchgehends rohen Formen begegnen; und unverkennbar gleicht diese Postanstalt des Deutsch-Herrenordens in ihrer Grundanlage ganz vollkommen unseren heutigen Posten. Dem Ordensmeister waren bei der notorisch bekannten wissenschaftlichen Bildung des Ordens überhaupt die Einrichtungen der Perser und Römer recht wohl bekannt, so daß ihm die Nachahmung und Ausbildung einer solchen Anstalt für die Ordensbedürfnisse äußerst werthvoll erscheinen mußte; wären aber diese älteren Einrichtungen dem deutschen Orden nicht bekannt gewesen, und will man überhaupt von einer „Erfindung" der Posten sprechen, so ist ganz ohne Zweifel hier die Wiege dieser Erfindung zu suchen und nicht erst später bei Ludwig XI. oder unter Taxis. —

Einen größern Werth hätte übrigens die Untersuchung der Frage, bis inwieweit diese Beförderungsanstalt ihre Exclusivität gegen die andern gesellschaftlichen Kreise zu bewahren hatte.— Es läßt sich schwer denken, daß der Orden für sich selbst eine gar so ausgedehnte Correspondenz geführt hätte und anderseits

---

[1]) **Matthias**, Ueber Posten und Postregale, a. a. O. Bd. I. pag. 157.

wegen weniger Briefe mußten die Kosten der Erhaltung der Anstalt enorm sein!

Sollte da die Benützung der Anstalt wirklich so beschränkt gewesen sein?

Historische Anhaltspunkte sind hierüber nicht da und was läßt sich ohne solche behaupten!

Jedenfalls liegt auch hier ein Beweis vor, wie abgeschlossen im Mittelalter jeder Kreis für sich selbst arbeitete und sorgte; allenthalben zeigte und regte sich ein dringendes Bedürfniß nach Verbindungen und nirgends war es möglich, eine staatlich einheitliche Anstalt für den Verkehr zu errichten. Deßhalb sehen wir überall nur einzelne Corporationen, seien es einzelne Städte oder Städtebünde, einzelne Stifte, oder wie hier einen ganzen weit verzweigten Orden, jeden für seine Zwecke sich die benöthigten Verbindungen für seinen Verkehr herstellen.

In einzelnen, namentlich den süddeutschen Ländern war es sogar eine einfache Zunft der bürgerlichen Gewerke, denen die Geschäfte des Postdienstes aufgedrungen wurde; es war dies die Zunft der Metzger.

Cap. II.

Die Metzgerposten.

So sonderbar und eigenthümlich die Erscheinung der Metzgerposten ist, so hat sie doch eine sehr natürliche Entstehung [1]).

Wie noch zum Theil heute, so war es schon im Mittelalter

[1]) Berlepsch, Chronik der Gewerke, St. Gallen, V. 72 und 73.

eine durch die handwerklichen Umstände gebotene Nothwendigkeit, daß sich die Metzger Pferde halten mußten, um den Ein- und Verkauf des Viehes auch über die nächsten Grenzen ihres Heimatsortes betreiben zu können.

Dieser Umstand legte den Metzgern gar manche Verpflichtung auf und machte ihre Zunft in der Folge zu einer historisch berühmten. —

Wie es noch heute der Fall ist, daß bei Feuersgefahr namentlich die Müller und Bräuer verpflichtet sind, mit ihren Pferden herbeizueilen und die Spritzen zur Brandstätte zu fahren, wie es ehedem Gesetz war, daß die Bräuer, Küfer, Weißbinder in gleichem Falle ihre Bottiche, Kufen und sonstige hölzernen Behälter zur Herbeischaffung von Wasser hergeben mußten, so waren schon frühe im Mittelalter mit dem Aufblühen der Städte die Metzger verpflichtet, für den Fall der Wehrhaftmachung der Stadt, den Cavalleriedienst zu übernehmen, und sogar verbunden, ein Pferd zu diesem Zwecke zu halten.

Als nun der Handel zwischen den Städten der Lombardei, Deutschlands und den Niederlanden allmählig emporzublühen begann, als sich die mächtige Städteverbindung der Hansa gebildet hatte, und als die Städte immer mehr und mehr durch ab- und zugehende Boten zu Fuß und zu Pferde miteinander in Verbindung traten, da wollte sich denn auch der Verkehr nach den Seitenrouten ausdehnen.

Was bisher nicht an den Hauptbotenstraßen und später den Hauptpoststraßen lag, war so gut wie außer aller Verbindung mit der übrigen Welt.

Fürsten schickten ihre Briefe und Sachen durch Boten an den Rath der nächsten Stadt, und dieser mußte durch andere

Boten sie weiter befördern, so daß diese von Stadt zu Stadt bis an den Ort ihrer Bestimmung abgelöst wurden, oder man sandte, wenn es außer Landes ging, eigene Boten zu Pferde oder zu Fuß, welche gleich die Antwort mitzubringen hatten.

Beides war ebenso beschwerlich als kostbar; wollte man jedoch die großen Kosten nicht daran wenden, so blieb nichts übrig, als die großen Messen abzuwarten und alsdann den reisenden Kaufleuten seine Briefe zur Besorgung mitzugeben. Diese erzählten sich denn auch alle halbe Jahre die Neuigkeiten aus ihren Städten und Ländern und vertraten gleichsam die Stelle der Zeitungen.

Da kam man auf einen andern Gedanken.

Die Metzger größerer Städte mußten behufs Vieheinkauf nicht nur in der nächsten Umgebung von 6—8 Stunden ihre Reisen machen, sondern dieselben erstreckten sich nicht selten 20 und noch mehr Stunden Weges weit. Dies benutzten Kaufleute und andere briefschreibende Personen, um durch sie ihre Briefe bestellen zu lassen. Obschon es gegenüber der früheren fast gänzlichen Gelegenheitslosigkeit ein offenbarer Gewinn war, nun mindestens ein bei weitem öfter wiederkehrendes Mittel zur Beförderung von Correspondenzen zu haben, so war es doch, so lange es Sache einer gegenseitig persönlichen Uebereinkunft und bürgerlicher Gefälligkeit war, eine höchst unzuverläßige Sache.

Da mag es denn wohl der Fall gewesen sein, daß zwischen der Kaufmannschaft einerseits und den Metzgern anderseits durch Vermittelung der städtischen Behörden ein bindender Contrakt geschlossen wurde, nach welchem sich die Metzger gegen einen bestimmten Gehalt, oder gegen irgendwelche Befreiung

von Communallasten bereit erklärten, innerhalb gewisser Grenzen und bestimmter Zeit nach einer unter sich zu verabredenden Reihenfolge den Postdienst zu übernehmen, und das Institut zu etabliren, welches unter dem Namen „Metzgerpost" bekannt ist. Daß es zu einer bestimmten Organisation und Verpflichtung einst gediehen war, erhellt aus der Eßlinger Urkunde, folge deren das Postreiten bei den dortigen Metzgern der Reihe nach umging und gleichsam amtlich von denselben verrichtet werden mußte.

Trotz vielfacher Forschungen hat es uns nicht gelingen wollen, nähere Nachrichten über dieses eigenthümliche Institut aufzufinden, und nur dies brachten wir noch in Erfahrung, daß noch heutzutage die Metzger einiger süddeutschen Städte ein Posthorn in ihrem Innungsschilde führen zu dürfen berechtigt sind.

Die sogenannten Metzgerposten haben noch bis in das XVII. Jahrhundert fortgedauert und, wie wir später sehen werden, den Taxis'schen Posten viel zu schaffen gemacht; aus diesen Urkunden der späteren Zeit wird es auch erst ersichtlich, daß die Metzgerposten nicht bloß Briefe und Pakete, sondern auch Personen beförderten, und daß dies Geschäft mit ansehnlichen Vortheilen verbunden war, welche die Zunft ungerne im Stiche ließ. — So ist aus der allerdings erst späteren Verordnung des Herzogs Johann Friedrich von Württemberg vom 26. Juni 1622, welche vorschreibt: „was die Postmeister und Metzger im Herzogthum Württemberg der Posten halber zu thun schuldig und wie es sonst in allem andern mit dem Postwesen gehalten werden soll" ersichtlich, daß die Metzgerposten unter die Leitung der Amtmänner gestellt waren, daß die Amt-

männer darauf zu halten hatten, daß die Metzger mit guten Pferden versehen seien; daß bei den Postritten der Metzger stationsweise gewechselt werden müsse, daß von den Amtmännern oder Postmeistern auf den Stationen die Zeit des Abgangs und der Ankunft der Briefe auf einem besondern Zettel zu bemerken sei ꝛc. ꝛc. In dieser Ordnung ist die Taxe für die Pferde und Postillons festgesetzt. Namentlich ist ausgesprochen, was auf der Route von Knittlingen bis Ebersbach zu bezahlen sei[1]).

Wenn auch eine solche Ausbildung der Metzgerposten erst in den spätern Jahren bewerkstelligt wurde, so ist es doch immerhin gewiß, daß die Grundlage hiezu schon sehr früh im Wesen der Einrichtung selbst gelegen war.

Cap. III.

Die Universitätsboten-Anstalten.

Während nun so sich Städte und Stifte, Stände und Zünfte abmühten, dem Bedürfnisse des allgemeinen Verkehrs bald in dieser bald in jener Weise, je nachdem eben politische oder Handelsinteressen, geographische Lage ꝛc. ꝛc. die Art und Weise der Verkehrseinrichtungen beeinflußte und bestimmte und während jede einzelne der bisher genannten Verkehrs-Einrichtungen immer nur gewisse Stände und mindestens bestimmte

---

[1]) Stängel, das deutsche Postwesen. Stuttgart 1844. pag. 210.

Territorien umgrenzte, bildete sich gleichzeitig mit allen, aber von bei weitem früheren Anfängen ausgehend noch eine weitere Botenanstalt aus, die schließlich wie ein großartiges Netz alle bisherigen Verkehrsverbindungen überdeckte; nämlich die Universitätsbotenanstalten.

Wir haben schon bei der Entstehung des Botenwesens im Allgemeinen darauf hingewiesen, daß die ersten Anfänge desselben zunächst sich aus dem Bedürfnisse der Klöster und Schulen nach gegenseitiger Verbindung entwickelten. Diese Klöster und Klosterschulen waren selbst durch die dichteste Finsterniß der Jahrhunderte hindurch die Zufluchtsstätte der Wissenschaft geblieben, sie waren lange Zeiten im Mittelalter fast ganz allein die vereinsamten Quellen, aus welchen für spätere Jahrhunderte dann mit um so mächtigerer Kraft der Born der Erkenntniß und der Wissenschaft sich erschloß. — Nachdem Kaiser Karl der Große eine kräftige Grundlage für Bildung von Schulen geschaffen hatte, war dies fast das Einzige, was auch als materielle Frucht seines geistigen Strebens den spätern Jahrhunderten erhalten blieb.

Die Früchte fingen bald an zu reifen, mitten durch die sie umgebende Finsterniß hatten sie sich Bahn gebrochen, und waren von kleinen Anfängen zu großen und bedeutsamen Sammelpunkten für die Wissenschaft herangewachsen; es erstarkten selbst einzelne solche Schulen durch Reichthum, durch ausdrückliche Privilegien zu gesonderten Instituten, welche, wenn sie auch ihrem Geiste und auch der Form ihrer Verwaltung nach klösterlich oder geistlich blieben, wenn sie auch unter der Leitung der Hoheit der kirchlichen Autoritäten zumal des Papstes standen, dennoch lebenskräftig für die Wissenschaften, und auch als eigene

Corporationen ansehnlich und einflußreich in Kirche und Staat wurden. Auf solche Weise entstanden theils Specialschulen für besondere Wissenschaften, theils Generalschulen oder Universitäten. Von den ersten sind zumal jene zu Bononien für die Jurisprudenz, zu Salerno für die Arzneigelehrtheit, Paris und Oxford für die Philosophie und Theologie berühmt geworden. Die beiden letzten erweiterten sich zu Universitäten, deren Rang und Vorrechte auch die Schulen von Rom, Padua, Toulouse, Montpellier und Salamanca erhielten.

Die Verbindungen, welche diese Schulen und Universitäten sowohl untereinander, als mit der Heimat der sie Besuchenden unterhielten, haben einen so großen und wichtigen Antheil an der Entwicklung des Verkehrslebens, daß ein detaillirtes Eingehen in die Sache von größtem Interesse ist.

Nicht alle Universitäten zeigen eine gleiche Entwicklung ihrer Botenanstalten, am meisten aber hat sich durch ihre Ausdehnung und lange Dauer die Botenanstalt der Pariser Universität bemerklich gemacht. — Man scheint daraus geschlossen zu haben [1]), daß diese Einrichtung eine ausschließliche Eigenthümlichkeit der Pariser Hochschule gewesen sei, was indeß keineswegs der Fall war. Vielmehr galt das Institut gefreiter Boten für ein ebenso nothwendiges Attribut jeder universitas literarum, als ihre gleichfalls gefreiten Apparitoren oder Pedelle (bidelli), ihre Schreiber, Buchbinder und Papierfabrikanten. Wie dieses ganze Corps von Dienern der Universität, so genossen auch die Boten oder Nuntien die gleichen Privilegien mit den Magistern und Studenten.

---

[1]) Historisch-politische Blätter, 1858. Band II.

Die Boteneinrichtungen der Universitäten, namentlich jener zu Paris, bilden in der Geschichte der öffentlichen Verbindungen einen wahrhaften Aufschwung, sagt Flegler[1]), denn in ihren Anordnungen tritt uns zum erstenmale die wie eine Ahnung aufdämmernde Einsicht entgegen, daß das Postwesen nicht das Erzeugniß eines dürren, abgezogenen, vertrockneten Staatsbegriffs, sondern ein lebensvolles Gebilde der Gesellschaft, ihrer gesteigerten Thätigkeit und ihrer vermehrten Bedürfnisse sei, daß es überall die Interessen dieser Gesellschaft berühren und dabei fortwährend dem Ganzen derselben angehören müsse.

Die Universitätsbotenanstalten gehen sehr weit zurück, wenn sich auch für ihren eigentlichen Anfang und erste Gründung wie fast bei allen Einrichtungen, die gleichsam von selbst aus einem Bedürfnisse heraus nach und nach entstehen, kein bestimmtes Jahr angeben läßt. — Die Geschichte der Universität Paris selbst geht unzweifelhaft zurück bis auf Karl den Großen[2]).

Notorisch ist ferner, daß die Zahl der Besucher der Pariser Hochschule sehr rasch emporwuchs, und der Zufluß von allen Nationen soll sogar schon unter den Carolingern außerordentlich groß gewesen sein. Ferner ist es nachgewiesen, daß schon vor dem Ende des XII. Jahrhunderts, zu welcher Zeit nament-

---

[1]) Flegler, zur Geschichte der Posten.

[2]) Crevier, histoire de l'Université de Paris. Paris 1761. tom I. pag. 14 und 50. „Mais j'ose avancer sans craindre d'être démenti par les plus sévères critiques, que cette illustre Ecole rémonte par une chaîne suivie de disciples et de maîtres jusqu' à Alcuin, qui sous la protection de Charlemagne a contribué plus qu'aucun autre à faire refleurir les belles connaissances dans nos contrées etc.

lich die Zahl der Schüler und Lehrer zu einer bedeutenden Höhe heranwuchs, die Universität sich in Corps theilte [1]).

Später, im Jahr 1169, sehen wir die Universität nach Nationen (Landsmannschaften) getheilt.

Das Bedürfniß, welches die Botenanstalten schuf, muß sich schon sehr bald gezeigt haben, und daß diese Boten als Corporation sehr bald eine wichtige Stellung sowohl gegenüber der Universität als gegenüber der Gesellschaft überhaupt eingenommen habe, dürfte dadurch bewiesen sein, daß bei Gründung späterer Universitäten sofort dieser Anstalt gedacht wird. — So erließ Kaiser Friedrich I. im Jahr 1158 zunächst auf Veranlassung der Universität Bologna, von den roncalischen Feldern eine Constitution (ne filius pro patre), welcher die Lehrer und Studenten aller hohen Schulen unter kaiserlichen Schutz nimmt, mit der ausdrücklichen Bemerkung: „ut ad loca in quibus literarum exercentur studia, tam ipsi quam eorum Nuntii veniant et habitent in eis secure."

Im Jahre 1233 bestätigte Papst Gregor IX. die Errichtung der Universität Toulouse. Er will, daß sie dieselben Privilegien wie die Pariser Schule genieße.

In der Bulle wird der Graf von Toulouse mit allen seinen Beamten und Baronen ausdrücklich verpflichtet, den Personen und Sachen der Studenten „sowie den Boten derselben"

[1]) Crevier, l. c. tom. I. pag. 253. „Aussi est-il prouvé, qu' avant la fin du douzieme siécle qui est celui de la grande multiplication des disciples et de maitres a Paris l'Ecole faisait corps."

Sicherheit und Immunität eidlich zuzusagen und sich zu allenfallsiger Schadloshaltung verbindlich zu machen [1]).

Im Jahre 1290 privilegirte Papst Nicolaus IV. die neu errichtete Universität Lissabon. Nur das Recht einer theologischen Facultät war ihr nicht verliehen. Im Uebrigen enthält auch diese Bulle den Auftrag an den König von Portugal: quod Ballinos, Officiales et Ministeriales suos civitatis ejusdem personis et rebus Scholarium ac etiam Nunciis eorumdem securitatem et immunitatem promittere faciat super hoc ab eis praestito juramento [2]).

Das Alter der Pariser Universitätsbotenanstalt geht also gewiß weiter zurück, als deren Existenz urkundlich nachweisbar ist; dies letztere ist nämlich erst mit dem Jahr 1296 der Fall, wo Philipp der Schöne im Kriege gegen den Grafen Guido von Flandern den Landboten der Schule Sauvegarde ertheilte, und mit dem Jahre 1315, wo König Ludwig X. der Zänker in seinem der Universität verliehenen Frei- und Schulbriefe ausdrücklich auch ihrer Nuncien und des freien Passes derselben durch das Land gedenkt [3]).

---

[1]) Statuimus . .. . . ut te, Comes Tolosane, Ballini tui et Barones terrae securitatem et immunitatem sub jure jurando promittere compellamini personis et rebus Scholarium ac etiam Nunciis eorundem et a vestris subditis illud idem fieri faciatis. Et si qui eos vel eorum Nuncios in terris vestris pecunia vel rebus aliis spoliaverint, nos vel emendari faciatis vel etiam emendetis.

[2]) Historia Universitatis Parisiensis auctore Caesare Egassio Bulaeo (Duboulay) Parisiis 1665. I. 279, III. 150, 494.

[3]) Bulaeus IV. 171. und V. 791. Crevier, tom. II. p. 137 und 138. Il est bon de remarquer que c'est ici la première fois que les Messagers de l'Université de Paris sont mentionés expressement mais que leur antiquité, comme il sera prouvé ailleurs, remonte incontestablement beaucoup plus haut. —

Kurz, die Pariser Universitätspost war schon im X. und XI. Jahrhundert jedenfalls zu großer Bedeutung herangewachsen, denn die Ausführung ihres Geschäftes brachte es, begünstigt durch den Mangel jeder andern Verkehrsgelegenheit bald dahin, daß sie weit über den Kreis des studentischen Verkehrs hinausreichte. Das durch sie gebotene Mittel einer Verkehrsverbindung nach allen Weltrichtungen mußte bald auch das große Publikum verlocken, diese Anstalt auch für ihre Zwecke zu benützen, und daß dies wirklich geschehen sei, ist um so gewisser anzunehmen, als Duboulay bemerkt, diese geschworenen Boten der Universität seien, seitdem das Parlament in Paris ständig geworden (also seit dem XIV. Jahrhundert), auch mit den Schriften und Acten und dem Geldverkehr zwischen diesem hohen Gerichtshof und den Parteien betraut gewesen[1]).

Ueber die innere Einrichtung, über die einzelnen Routen, die Stationen und die Art des Ineinandergreifens dieser Botenanstalt besitzen wir zwar auch keine directen Nachrichten und die wenigen allgemeinen Umrisse, die uns Duboulay's und Crevier's Geschichte der Universität Paris überliefern, sind kaum hinreichend, uns ein klares und bestimmtes Bild hievon zu geben. Immerhin aber gestatten sie einigermassen einen Einblick, der uns folgende historisch begründete Notizen an die Hand gibt. —

Bei den Comitien vom 4. August 1489 beantragte ein gewisser Cordiger aus Ungarn einen Boten für die Diözese Fünfkirchen und schlug Johannes Boursier vor; die Engländer ver-

[1]) Historisch-politische Blätter 1858, Band II.

langten zu ihrem Boten Wilhelm den Apotheker; M. Nic. Crober präsentirte für die Diöcese Breslau den Johann von Coblenz, zwei andere für die Diöcese Abo in Finnland den Gottfried de Pellicano. Nun kann man doch wohl nicht annehmen, daß diese Männer jedesmal selber an die weit entlegenen Orte hin und wieder liefen oder ritten. Es muß also Ketten von Zwischenboten nach den verschiedenen Richtungen hin gegeben haben, bei welcher die Ernannten nur die ersten Glieder bildeten. — Darauf deutete zum Beispiel der Akteneintrag der deutschen Nation vom 8. Februar 1522 hin: acceptavit Joannem Rees dioecesis Coloniensis in cursorem vel nuncium volantem pro oppido Delphen comitatu Hollandiae et locis circumvicinis[1]).

Die Nationen also wählten je für sich ihre Postboten (messageres), nahmen sie in Eid und Pflicht und machten sie für ihre Diensterfüllung verantwortlich[2]).

Ein Hauptmerkmal des ganzen Organismus scheint in der Eintheilung der Boten in Hauptboten (archinuncii, grands messagers) und in Beiboten (viatores parvi, nuncii volantes, petites messagers oder messagers volans) bestanden zu haben.

Daß diese Eintheilung sich von selbst mit der Ausdehnung des Verkehrs und der Geschäfte ergeben hat, ist wohl selbstverständlich; dadurch erklärt sich auch, warum der Unterschied zwischen beiden lange nicht scharf genug abgegrenzt war, denn

---

[1]) Bulaeus V. 791—793.

[2]) Crevier II. 24. Il faut seulement excepter les Messageres, qui sont nommés par la Nation et les bedeaux, qui sont pareillement nommés par la compagnie, au service de la quelle ils sont attachés.

Duboulay spart in seinem großen Werke keine Mühe, den Unterschied ihrer gegenseitigen Stellung und Privilegien festzusetzen.

Es war demnach sowohl die Stellung der Hauptboten, ihre Beschäftigung und ihre Verpflichtungen eine andere, als jene der Beiboten, als auch die Privilegien Beider von einander verschieden waren.

Die Hauptboten oder Großboten (grands messagers) waren in Paris angesessene Bürger[1]) und ihre beschworenen Pflichten bestanden hauptsächlich darin, den Angehörigen der Universität gegen Caution die nöthigen Gelder, Tisch und Kleidung zu verschaffen. Jedem einzelnen war die Aufgabe zugewiesen, auch den Verkehr, die Correspondenz der Studenten zwischen Paris und den entfernten Heimathsorten zu besorgen. Um namentlich Letzteres zu ermöglichen, hielten sich die Großboten ihre Unterboten (Beiboten oder Kleinboten). Die Kleinboten wohnten nicht in Paris, sondern in den Städten der Provinzen, letztere kamen nach Paris zu den Großboten, erholten sich dort ihre Aufträge und Correspondenzen und verbrachten sie in der Richtung ihrer Route bis dahin, wo sie wieder von einem andern abgelöst wurden. Das Ineinandergreifen dieser Verbindung scheint sehr exact gewesen zu sein. — Die Kleinboten waren theilweise, vielleicht größerntheils beritten, wie aus einem im

[1]) Crevier VI. 64. Le vingt et un fevrier 1558. l'université porta un decret touchant ses messagers pour les attreindre à avoir leur domicile dans Paris, et non dans les villes avec les quelles leur ministére les met en correspondance. C'est l'ancienne institution.

Jahre 1368 zwischen der Nation der Normanen und dem Bischof von Lisieux entstandenen Streite ersichtlich ist[1]).

Auch bei Crevier[2]) ist aus einer Stelle ersichtlich, daß diese Botenanstalten sich auch Fahrzeuge zur Beförderung von Personen und Gepäck bedienten.

Die Geschäftslocale der Großboten in Paris gestalteten sich in Folge dessen, daß dort nicht nur die Aufgabe der abzusendenden Correspondenzen, sondern auch die Abgabe der von den Kleinboten aus der Heimath vermittelten und überkommenen Briefschaften und Gelder der Studenten und Lehrer war, — zu einem förmlichen Postbureau, welchem gegenüber die Kleinboten als wirkliche Postboten erschienen.

Wie gesagt, genoß die Körperschaft der Universitätsboten (denn in der That bildeten sie auch eine Bruderschaft „zu Ehren des allmächtigen Gottes, der Jungfrau Maria und des heiligen Carolus Magnus" seit 1478) eine Menge von Pri-

---

[1]) Bulaeus IV. 419. „Item cum lis movebatur inter Nationem Normannorum pro eo quod equo amoto Nuncio ejusdem Nationis, ut asserebat, per quendam familiarem D. Lexoviensis episcopi" etc.

[2]) Crevier IV. 461 und 462. „Un troisième objet de delibération dans cette même assemblée fut l'affaire d'un messager de la Nation de Picardie qui se plaignit, que venant à Paris avec quelques maitres et ècoliers, ils avaient tous été enlevés, menés prisonniers dans la ville de Tirouanne et dépouilles de tous leurs effets et de leur argent: en sorte que renvoyés en cet état, ils avaient eu bien de la peine à gagner Paris. Ce messager etait du nombre de ceux, que nous appellons „petits messagers, messagers volans" et qui sont chargés du transport des personnes, des hardes, et des lettres, au lieu que les „grands messagers" n'ont point à sortir de Paris pour leur fonctions.

vilegien; die Großboten theilten zunächst mit der Universität die Freiheit vom Zoll, von Umgeld und Steuer und waren speciell von den städtischen Leistungen, als Nachtdienst ꝛc. befreit, die Kleinboten oder Unterboten, wie man sie nennen will, genoßen dagegen Freiheit von jenen Lasten, welche auf der Benützung von Straßen, Wegen und Häfen ruhten.

Diese Freiheiten mußten für die Bereicherung namentlich der Großboten sehr wesentlich beigetragen haben und scheinen zu manchen Mißbräuchen die Hand geboten zu haben [1]).

Die Zahl der Großboten war so ziemlich fixirt; wenigstens war durch eine Verordnung Carl VIII. vom Jahr 1489 bestimmt, daß nur für je eine Diözese Frankreich's und ebenso je eine Diözese des Auslandes je ein Großbote aufgestellt sein sollte [2]).

Die Zahl der Kleinboten war nicht fixirt und konnte es wohl auch nicht sein, da ihr Bedarf sich je nach den Bedürfnissen, d. h. je nach den verschiedenen, sich mehr oder minder zersplitternden Coursen erhöhte oder verminderte.

---

[1]) Crevier V. 314. „Le magistrat se plaignait de la quantité énorme de vignes, que possedaient les messagers, ce qui, s'ils étaient exemts de payer aucun droit pour le vin de leur crû, portait un notable préjudice aux finances du roi.

[2]) Crevier IV. 448. „Un messager pour chaque diocése du royaume, et un pareillement pour chacun des diocéses étrangers, dont il se trouvera des écoliers à Paris. — Et pour prévenir les fraudes de ceux, qui voudraient à faux, titre jouir des priviléges, dont il s'agit, l'ordonnance prescrit à l'Université de faire porter au greffe de la chambre des aides un rôlle contenant les noms, surnoms, et qualités de ceux, qui sont actuellement pourvus des offices ci-dessus mentionnés et à chaque mutation de fournir pareillement le nom de celui, qui remplira la place vacante.

Gerade dieser Umstand mochte Veranlassung gegeben haben, daß sich im Verlaufe der Zeiten und besonders unter Carl VI. sich Viele in die Universitätsämter und ihre Privilegien einzuschleichen wußten, so daß insbesondere seit 1445 immerwährende Klagen und Streitigkeiten der königlichen Steuerbeamten und Zolleinnehmer, sowie der städtischen Commissäre gegen die Universität und umgekehrt wegen angeblich mißbrauchter Privilegien entstanden. Im Jahre 1516 fand die Bestätigung der academischen Privilegien in Folge dieser Mißbräuche sogar beim Parlament eine Beanstandung und es ist hieraus wohl zu ersehen, welch' tief eingewurzelte und fest begründete Stellung diese academische Botenanstalt hatte, da sie selbst mit der spätern französischen Staatspost, deren Anfang sich, wie wir sehen werden, vom Jahr 1464 datiret, noch eine Concurrenz bis zum Jahre 1719 zu bestehen vermocht hat.

„Was nun," sagt Flegler [1]), „die ganze Einrichtung dieses Botenwesens als wahren Fortschritt erscheinen läßt, das ist die finanzielle Grundlage, auf welcher dieselbe beruhte. Man löste die Aufgabe, die Anstalt durch eigene Kraft zu erhalten. Ohne Zweifel war das Geschäft der Großboten, soweit es sich um Auslage und Kosten handelte, ein Privatunternehmen. Sie bezogen die festgestellten Postgelder, leisteten die nöthigen Dienste und bezahlten dafür an die Universität einen verhältnißmäßigen Betrag. Dieser floß zunächst in die Casse der Nationen und wurde von da aus zum Besten der Universität, namentlich zur Erhaltung der sogenannten Facultät der Künste verwendet. Daß die ganze Stellung der Großboten sie frühe darauf hinwies,

[1]) Flegler, zur Geschichte der Posten.

auch das Publicum zur Betheiligung heranzuziehen, läßt sich von vornherein annehmen, und da die Anstalt in Fällen des Kriegs durch Privilegien der Könige sowie der Regierungen der angrenzenden Staaten gesichert war, so gewährte dieselbe eine Sicherheit, welche alle Classen der Gesellschaft zur Benützung einlud".

Wir sehen demnach eine Einrichtung vor uns, die, ursprünglich zum Besten einer Körperschaft gegründet, im eigenen Interesse sehr bald die übrige Gesellschaft in's Auge faßte und durch die Beiträge dieser Gesellschaft erhalten wurde, ohne auf verhaßte Weise die Kräfte Dritter und Unbetheiligter zum Vortheile Alleingenießender auszubeuten. —

In der Anstalt spiegelt sich zugleich der eigenthümliche Geist der mittelalterlichen Zeit, denn nicht die Zustände dieser letzteren, welche Viele in thörichter Vermessenheit zurückzuführen trachten, an und für sich und unbedingt bilden das Bewunderswerthe, sondern es ist das Princip der Freiheit, die durch alle Schichten der Gesellschaft dringt, das Aufleben neuer Kräfte ist es, welche alle, je in tausend verschiedenartigen Kreisen arbeitend, doch zusammen einen Boden schufen, dem auch die Einheit entsprießen konnte.

Aber auch diese gewichtige Grundkraft des Mittelalters hatte eine ihr zugewiesene Begrenzung; sie mußte dahin schwinden, sobald die zuerst wirkenden und schaffenden Triebfedern in ihr selber an Nachhaltigkeit zu verlieren anfingen. Alle Einrichtungen dieses Zeitraumes waren auf die Bedürfnisse der Landschaften, der Oertlichkeiten, der Körperschaften und Stände gegründet; sobald neue Bedürfnisse entstanden, welche über alle diese Einzeldinge hinausgingen, sie durchkreuzten und schwächten

und nach einem Allgemeinen strebten, so mußten jene mit der neuen Richtung der Zeit in Widerspruch gerathen. Dasselbe Schicksal hatte auch die Postanstalt der Pariser Universität, obschon sie, weil auf naturgemäße Zustände gegründet, dem Zudrange der neuen Richtung einen zähen und hartnäckigen, bis in den Anfang des vorigen Jahrhunderts fortdauernden Widerstand entgegenzusetzen vermochte.

Der erste Schlag gegen dieselbe geschah in der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts unter der Regierung Ludwig XI., jenes Königs, der die entgegenkommende Lage der öffentlichen Zustände zur Aufrichtung einer ungehemmten einheitlichen Gewalt benützte und auch die verwerflichen Mittel, die Tyrannei, die Grausamkeit und Arglist nicht verschmähte, um das an sich unabweisliche und unvermeidliche Ziel durch künstliche Mittel zu beschleunigen. Er erwog schon in den ersten Jahren seiner Regierung, wie vortheilhaft für seine Zwecke eine neue Anstalt wirken dürfte, welche ihm in kürzester Zeit zuverlässige Kunde von allen Ereignissen des Auslandes und Inlandes zuführen könnte, aber zugleich, um dieser Absicht vollkommen zu entsprechen, in seinen Händen bleiben und unter seine unmittelbare Leitung gestellt werden müsse.

Unter solchen Erwägungen entstand die merkwürdige Verordnung über die Errichtung einer königlichen Post vom 19. Brachmond 1464, die in der Geschichte des Postwesens den eigentlichen Uebergang aus dem Mittelalter in die neuere Zeit bildet. —

Cap. IV.

Uebergang vom Mittelalter zur neuen Zeit.

Aber auch in Deutschland bereiteten sich mittlerweile Ereignisse vor, welche den Eintritt einer neuen Zeit verkündeten. Die gesteigerte Entwicklung der staatlichen, sowie der bürgerlichen Verhältnisse brachte einen neuen Umschwung der Dinge; namentlich seit dem Ende der Kreuzzüge zeigte sich allenthalben reges Leben, lebendiges Schaffen; der Handel der deutschen Städte hatte unendlich viel zur allgemeinen Cultur beigetragen; verschiedene Erfindungen, namentlich die Erfindung des Schießpulvers, hatte die Politik in Folge der neuen, ganz andern Vertheilung von Kriegsmacht und Gewalt der stehenden Heere in ganz andere Bahnen gelenkt. Lehenswesen und Hierarchie hatten eben durch die Uebertreibung ihrer Herrschaft deren Grundfesten selbst zerbrochen; die Unerträglichkeit der doppelten Last hatte die Völker zum Entgegenstreben aufgerafft, und es war durch ein glückliches Verhängniß gerade diejenige große Begebenheit, an deren Beförderung Beide, zumal aber die Hierarchie, mit dem lebhaftesten Eifer gearbeitet und welche sie als den höchsten Triumph ihrer Macht betrachtet hatten, der erste Grund ihres Verderbens, der erste Anstoß einer ganz neuen Ordnung der Dinge geworden. — Es waren dies die Kreuzzüge, deren segensreiche Folgen hauptsächlich in dem mächtig belebenden Einfluß bestanden, den sie auf den gesammten Culturzustand Europa's, auf Völkerverkehr und Handel, auf Geistesthätigkeit, Freiheit, auf moralische und politische Kraft

der großen Nationen sowohl, als der kleinen Gemeinwesen ausgeübt haben. — Diese so glücklich verbesserten Verhältnisse, allermeist aber die wiedergeborene Freiheit wirkten nun fort, jedes einzeln als selbstständige Ursache weiterer Verbesserung und vielmehr noch in allseitiger Verbindung und natürlicher Wechselwirkung; dergestalt, daß bald allenthalben im westlichen und südwestlichen Europa Handel, Wohlstand, Freiheit, Aufklärung, Staats- und Gemeindepolizei, liberalere Grundsätze und feinere Sitten sich wechselseitig unterstützten und eines immer zugleich Folge und Beförderungsmittel des andern wurde.

Unter solchen Verhältnissen mußte nothwendig da und dort der Eingriff des Einzelnen in die dem Staate ursprünglich zustehende Gewalt wirkungslos werden und verschwinden, da von nun an allmählig der Ausfluß der Regierungsgewalt mächtiger als bisher eingriff in die zerklüfteten und zerrissenen Verhältnisse.

So mußte vor Allem der mächtige Hansabund, abgesehen von einer Reihe anderer politischer Ereignisse, hauptsächlich in Folge des im Jahre 1495 geschlossenen Landfriedens seine Bedeutung und Wirksamkeit verlieren.

Der Landfriedensschluß selbst bezeichnet ja schon den Eintritt einer ganz veränderten Zeit; Barbarei und gesetzliche Verwirrung, welche den Bund zur Lebensfähigkeit gerufen hatten, verschwanden, und so wurde allmählig die eigentliche principielle Aufgabe des Bundes gegenstandslos, da mit der wachsenden Sicherheit und dem zunehmenden Rechtsschutz auch Handel und Verkehr nun unangefochten seinen sichern Weg ging.

Endlich wieder, nach fast 1000jähriger Nacht erfreuen uns die Strahlen eines schönen Morgenlichts, wunderbar vorbereitet durch die finstern Jahrhunderte, dann langsam emporsteigend, zuletzt mit plötzlich hellem Schein die Welt begrüßend.

Mit der Wiederkehr der neu belebten Freiheit, mit der wiederkehrenden bürgerlichen Ordnung kehrte auch der Geschmack an den Wissenschaften wieder. Die classische Literatur der Griechen und Römer ward wieder aufgesucht und ein reger Eifer gründete neue Schulen oder hob die bestehenden zu neuem Glanz empor; so entwickelte sich namentlich in dieser Zeit eine ansehnliche Zahl hoher Schulen oder Universitäten in Deutschland.

Die Wirkung von alledem wäre jedoch nur beschränkt und vorübergehend, wenigstens abhängig von der Gunst nachfolgender Zufälle, ja Personen gewesen, hätte nicht die Erfindung der Buchdruckerkunst (um 1450) noch in eben diesem Zeitraum sie in's Unermeßliche erweitert und für immer befestigt. Diese so große Erfindung, durch welche, wie Herder sagt, die Gesellschaft aller denkenden Menschen in allen Welttheilen eine gesammelte und sichtbare Kirche geworden ist, trat ein in dem glücklichen Zeitpunkte der jugendlich kräftigen, freudig aufstrebenden Geistesthätigkeit der europäischen Völker, eben als es galt, die kostbarsten schon errungenen Schätze in Sicherheit zu bringen und den Grund zu weitern entscheidenden Fortschritten zu legen. — Der deutschen Nation gehört der Ruhm so heilbringender Erfindung!

Schon vor der Erfindung der Buchdruckerkunst war die Bereitung des Linnenpapiers, welches allmählig an die Stelle des älteren Baumwollenpapiers mit unermeßlichem Vortheil ge-

treten, bekannt geworden, gleichzeitig ward die Holzschneidekunst erfunden (im Anfang des 14. Jahrhunderts).

Aber unter allen diesen Erfindungen, sowie überhaupt unter allen großen Weltbegebenheiten ist keine folgenreicher, keine wohlthätiger gewesen, als die Erfindung der Buchdruckerkunst. Durch sie erst wurde der Buchstabenschrift, also auch der Sprache und überhaupt dem Geiste der Menschen die volle Wirksamkeit verliehen, das Wort eines Einzigen Millionen vernehmlich, die Schätze der Erkenntniß, wie der Empfindung aller Menschen und aller Zeiten zum wahren Gemeingut des Geschlechts, zum leicht erwerblichen Besitzthum jedes Einzelnen gemacht; durch sie allererst ward ein wahres Zusammenleben der Völker, ja der Menschheit möglich. Ihr allein sind wir die glänzendsten Fortschritte der Wissenschaft, sowie die allgemeine Verbreitung derselben schuldig.

Noch war es nicht völlig Tag, aber die Morgenröthe war bereits lichtvoll hereingebrochen. Man sah mit froher Zuversicht den schönen Tagen entgegen, als zwei große Begebenheiten — die Entdeckung Amerika's und die Reformation mächtig in das Rad der Menschengeschichte eingriffen, und was erst nach einer Folge von Geschlechtern zur Reife gelangen sollte, plötzlich, wiewohl mit ungleichen und zweideutigen Zügen, entwickelten und schnell eine durchaus veränderte Gestalt der Dinge schufen. Mit dieser doppelten Umwälzung fast aller Verhältnisse dieser neu veränderten, für alle Folgezeit bestimmenden Richtung des Schicksalstromes beginnt die neue Zeit!

III. Theil.

Neuere Zeit.

Von den Posten Ludwig XI. bis zur Gegenwart.

Abschnitt I.

Die Verhältnisse des Postwesens bis zum Erscheinen der von Taxis.

Cap. I.

Allgemeine Lage der Zeit.

Aus den unfertigen gährenden Zuständen des Mittelalters treten wir hervor in die lichte neuere Zeit; fröhlicher Erwartungen voll, umgeben mit Vorbedeutungen des Guten.

Die freudig aufsprießende Saat der Erfindungen, die fortschreitende Kunst und Wissenschaft, die unzähligen Verbesserungen, — wenigstens Verfeinerungen — des Privat- und des öffentlichen Lebens, die vielen Vervollkommnungen

der Staatskunst zumal, und die unermeßlich vermehrte Regierungsthätigkeit in der Gesetzgebung und Administration, der Welthandel und das Kolonialwesen, die Finanzen, die vielverschlungene Politik, die steigende Volksaufklärung und die Erhebung früher vielfach verachteter Klassen der Gesellschaft, alles das werden mächtige Faktoren für die unaufhaltsame Fortbildung des öffentlichen Verkehrswesens. Das öffentliche Leben war in Fluß gerathen, die einzelnen bisher für sich abgeschlossenen Kreise durchbrechen ihre engen Grenzen und allmählig wird es für das sociale und für das politische Leben ein allenthalben von selbst herantretendes Bedürfniß, den bisherigen so eng eingedammten Verkehrsverbindungen weiter ausgreifende, wo möglich sich aneinander anschließende Wege zu öffnen.

Die Entdeckung Amerika's und die Reformation eröffnete den Völkern zwei unermeßliche Felder für ihre selbstständige Thatkraft und für edlen Kampf, das Reich einer wundervollen Natur und jenes der heiligsten Idee.

Durch die Entdeckung Amerikas und ihre Folgen entstand jetzt erst der eigentliche Welthandel und verdunkelte durch seinen Umfang und durch seine Früchte auch die glänzendste Handelsgröße jeder frühern Zeit. Aber andere Nationen, als bisher auf dieser Bahn sich ausgezeichnet, rissen ihn an sich, und mit ihm Reichthum, Macht und politische Bedeutung. Nicht länger waren es die Staaten von Italien im Süden, nicht länger die Hansa im Norden, welche des ersten Ranges sich erfreuten. Anfangs in allmähligem Rückgange, bald aber, zumal die Hansa, in schnellem Sturz sanken sie herab. Die letzte hörte mit Ausnahme des Schattenbundes von Lübeck, Bremen und Hamburg in den nächsten Jahrhunderten ganz auf.

Die Reformation aber stürzte den stolzen Bau der Hierarchie und baute einen festen Wall gegen die Macht des zuletzt alle weltliche wie alle kirchliche Hoheit überragenden päpstlichen Thrones. Der Kampf ward vollbracht durch die unsichtbare Gewalt der Ideen und der Wahrheit, unter der Begünstigung einiger von der Vorsehung vorbereiteten Umstände und durch die geniale Kraft einiger weniger, jener Ideen und Umstände sich bemeisternden Menschen.

Die Reformation ward zur Retterin der politischen und bürgerlichen nicht minder als der kirchlichen Freiheit.

Ohne Reformation hätte die Wissenschaft niemals mehr die Früchte höherer Erkenntniß gebrochen; die Freiheit der Wissenschaft siegte trotz Büchercensur, trotz Inquisition!

Der einmal in einer Richtung bewegte und freiheitliche Geist erfüllte bald alle Bahnen mit gleich regsamer und freier Thätigkeit.

Der Reformation ist es gelungen, die Wissenschaft zum Gemeingut des Volkes zu machen; die Wissenschaft, bisher nur in den Zungen verstorbener Völker redend, und darum nur einer Klasse von Eingeweihten zugänglich, öffnete jetzt ihren Tempel für jeden Freund, sie ward Sache der Nation.

Mit der Freiheit und mit dem Gedeihen der Wissenschaft in engerer Verbindung steht der Flor der Staaten, das bürgerliche Wohlsein, die Nationalkraft und die moralische Würde.

Es liegt in der Natur sich so gestaltender Verhältnisse, daß mit dem Erwachen alles gesellschaftlichen und politischen Lebens, mit dem Aufblühen von Handel, Verkehr, von Wissenschaft ein unendlich regeres Leben sich entfaltete. Mit dem wachsenden

geistigen Leben, wuchsen auch die Bedürfnisse seiner Befriedigung in Gestalt des gegenseitigen Meinungsaustausches; man denke doch daran, welchen Umschwung im geistigen Verkehr die Streitfragen der Reformation hervorriefen!

Es gestaltete sich daher zu einer dringenden Nothwendigkeit, daß auch die bisherigen Verkehrsmittel sich entsprechend nach den Bedürfnissen der Zeit ausdehnten, und namentlich, daß die Benützung der gegebenen Anstalten auch den allgemeinen Gesellschaftskreisen zugänglich gemacht wurde.

Und merkwürdig genug, aber auch bezeichnend genug für die bisherige Zerrissenheit jeder politischen Einheit wollte sich in Deutschland noch lange nicht der Genius zeigen, der diese Verhältnisse erkennend, sich mit rettender Hand an die Besserung solcher Zustände wagte! Im Gegentheile, in manchen Gegenden ward es mit dem Eintritt dieser neuen Zeit noch schlechter als es im Mittelalter gewesen, denn die neu eingetretenen politischen und socialen Verhältnisse hatten zwar so manche auf dem Gebiete des Verkehrslebens hoffnungsvolle Einrichtungen aus ihren Fugen gerissen, ohne positiv etwas Neues als Ersatz dafür zu geben. —

So hatte namentlich der deutsche Handel und insbesondere der Handel der Hansestädte seinen Hauptstoß durch die Entdeckung des neuen Weges nach Ostindien, namentlich der Fahrt um das Vorgebirge der guten Hoffnung, welchen der Portugiese Vasco de Gama im Jahre 1498 fand, erhalten.

Der ostindische Handel nahm ehemals seinen Zug über Suez und wurde von den Venetianern, Genuesen rc. rc. nach Europa geleitet. Deutschlands Städte, welche so glücklich waren, den Handel weiter zu vermitteln, wurden sehr reich, denn sie

versahen nicht bloß die nordischen Reiche, sondern auch Frankreich und England.

Dadurch aber, daß nun Portugiesen, Spanier, Holländer, Engländer und Franzosen den Welthandel an sich rissen und der Handel einen ganz andern Gang nahm, bereitete sich der Sturz Venedigs und Genuas sowie der oberdeutschen Handelsstädte vor; die vielverzweigten Kaufmannszüge wurden immer seltener, die Straßen, die mit der Fergung der Waaren belebt waren, drohten neuerdings zu veröden, wenn nicht andere Ereignisse und Erfindungen zu mächtige Wirkungen auf das Verkehrsleben geäußert hätten, als daß man die bisher bestandenen Verbindungen hätte vermissen und aufgeben wollen und können.

Wir haben bereits erwähnt, durch welche innere politische Gründe die Wirksamkeit der Hansa und ihre Verbindungen ihrem Ende entgegenging; — aber auch der Orden der deutschen Herren-Ritter mit seinen vortrefflichen Postanstalten kam seinem Ende nahe; nur 294 Jahre währte die Wichtigkeit und Dauer seiner Ordensherrschaft. Geschwächt durch die Verheerungen der ungezähmten Lithauer und die Fehden mit andern Nachbarn, ja 1466 von den Polen zurückgedrängt bis an das Königsberger Gebiet und nach und nach durch innere Verhältnisse erschüttert, ging der Ordensbund seiner Auflösung entgegen.

Sigismund, der König von Polen vollführte sie durch den Krakauer Friedensschluß vom 8. April 1525.

Mit der Auflösung des Ordens hatten auch ihre Postanstalten aufgehört; an ihre Stelle traten in Ostpreußen und preußisch Lithauen die Verpflichtung der Dorfschulzen, die Correspondenzen ꝛc. der Obrigkeiten und Herren von Amt zu Amt

besorgen zu lassen, woraus auch dort zu Lande die „Aemterposten“, wie anderwärts die „landesherrlichen Posten“ aufkamen.

Bevor wir aber die Entwickelung des Botenwesens in Deutschland weiter bis zur Gestaltung des Postwesens verfolgen, müssen wir vorerst noch einmal ablenken und uns wiederholt auf jenem romanischen Boden umsehen, auf welchem wir schon zu Anfang unserer Geschichte uns so lange gefesselt sahen.

Wir haben im vorigen Abschnitte noch gesehen, wie aus dem Botenwesen der Klöster, der Klosterschulen und zuletzt der Hochschulen, der Universitäten sich förmliche Botenanstalten entwickelten und haben namentlich die Botenanstalten der Pariser Universität einer eingehenden Betrachtung gewürdigt. Derselbe Grund, welcher uns bestimmte, dies zu thun, bestimmt uns auch jetzt wieder, auf dieselbe zurückzukommen, denn sie bilden den rothen Faden der Geschichte der Posten, der sich von den römischen Postanstalten durch das Mittelalter bis in die neue Zeit hereinzieht.

Es gibt zwar Viele, welche die römischen Postanstalten als etwas für sich Abgeschlossenes ansehen, welche den Versuch Kaiser Karls des Großen nur als ein plötzlich auftauchendes und wiederverschwindendes Licht in der Geschichte der Posten betrachten, denen dann ebenso plötzlich die Postanstalten Ludwigs XI. oder wohl gar die Erfindung eines „gewissen Franz Taxis“ als fertige und in sich abgeschlossene historische Thatsache dasteht, ohne daß sie die feinen Fäden, die sich von einer Zeit zur andern, von einer Thatsache zur andern gesponnen haben, zu sehen vermögen.

Es gibt aber in der Entwicklung culturhistorischer Zustände keine Sprünge, — sondern überall zeigt sich ein allmähliges

Entfalten, bald ist sogar ein Sinken und Schlummern der Kräfte sichtbar, je nachdem eben die Verhältnisse der Zeiten sie ihrem Schooße entlocken; und da die Verkehrsanstalten, sie mochten zu den verschiedenen Zeiten diese oder jene gewesen sein, stets im gleichen Verhältniß mit der jeweiligen politischen und socialen Cultur eines Staates oder Volkes standen, da sie gleichsam als Barometer für den Entwicklungsgrad eines Volkes dienen können, so muß sich auch, wenigstens der logische Zusammenhang der Entwicklungsgeschichte der Posten begründen lassen. —

Wenn wir daher jetzt für unsere Darstellung den deutschen Boden verlassen und uns nach Frankreich wenden, so geschieht es lediglich deßhalb, weil wir dort das Verbindungsglied für die fortlaufende Kette der Thatsachen und Ereignisse finden, welche ganz ohne Zweifel so mächtig auch auf die Gestaltung des deutschen Postwesens ihren Einfluß übten.

Cap. II.

Die Postanstalten Ludwig XI.

Wir haben bereits dargestellt, bis zu welchen Aufschwung sich die Pariser Universitätsboten erhoben, wie sie Corporations-Rechte sich erworben hatten und wie ihr Wirkungskreis weit über Frankreich hinaus auch die deutschen Lande umspannte. Es läßt sich zwar nicht nachweisen, welchen Antheil die Universitätsbotenanstalt an andern mit ihr Hand in Hand gehenden Verbindungen sowohl in Frankreich als in andern Ländern sich erworben hat, aber das ist gewiß, daß mindestens in Frank-

reich sich an die Universitätsbotenzüge sofort zahlreiche andere Seiten-Verbindungen sich anschlossen, sobald es Uebung wurde, daß die Universitätsboten ihre Dienstleistungen auch den Bedürfnissen des allgemeinen Publikums zur Verfügung stellten. In Folge dessen sehen wir auch gerade in Frankreich dieselbe sich so großartig anschwellen und fast alle Verkehrsrouten von ihr dem allgemeinen Bedürfniß entsprechend in Beschlag genommen und versorgt.

Indeß wie wir in Deutschland zu Ende des Mittelalters die mächtigen Vorboten anderer Zeiten kommen sahen, wie hier politische und sociale Verhältnisse einen neuen Umschwung erhielten, deren Folgen andere Verkehrsanstalten als Bedürfniß hervorriefen, als die bisher bestandenen, ebenso weckte diese neue Strömung der Zeit auch auf französischem Boden neue Bedürfnisse, welchen entgegengekommen werden mußte, wenn die neue Entwicklung der Dinge geleitet und beherrscht werden wollte.

Wie wir schon angedeutet, war es Ludwig XI., welcher auf dem Gebiete des Verkehrslebens in Frankreich dem neuen Umschwung der Dinge mit vollster Erkenntniß folgend den Gedanken faßte, nicht mehr einer Corporation allein die Möglichkeit geregelter Verbindungen zu überlassen, sondern vielmehr dieselbe in das Bereich seiner königlichen Macht zu ziehen und unabhängig von jeder andern Beeinflußung und Berührung, ähnliche und sogar bessere und zuverläßigere Mittel zu schaffen, um zunächst politischen Bedürfnissen zu genügen.

Der Gedanke wurde zur That durch die berühmte Verordnung vom 19. Juni 1464, welche in demselben Maße als erste Grundsäule des neuen Postwesens zu betrachten ist, als

sie ein Nagel zum Sarge der Pariser Universitätsbotenanstalt war, sowie sie überhaupt in ihren Folgen nach und nach dem Botenwesen der einzelnen Corporationen, Zünfte und Städte einen, wenn auch langsamen, doch sichern Tod brachte.

Die Gründung der königlichen Post durch Ludwig XI., sagt Flegler[1]), fiel in eine von geistigen und materiellen Triebfedern mächtig ergriffene Zeit. Damals bildete sich eine unermeßliche Bewegung, ein Drang nach Annäherung und Mittheilung, eine Erweiterung des Blickes und Gesichtskreises, wie dies alles seit Cäsars Tagen die Welt nicht mehr gesehen hat. Alte Schranken wurden niedergeworfen, unbekannte Welttheile wurden entdeckt, neue Wege des Handels und Verkehrs aufgesucht, die entferntesten Völker in den Kreis der Betrachtung gezogen.

Da diese ganze Entwicklung fast mehr noch von den Massen, als von den Regierungen gepflegt und getragen war, so wurde sie gerade dadurch unaufhaltsam und dauernd gemacht. Alle diese Dinge mußten dem Aufkommen der Posten im hohen Grade günstig sein. In Frankreich selber wurde es nunmehr das Ziel und die Aufgabe der königlichen Postanstalt, allmählig den gesammten Kreis des Verkehrs in ihren Bereich zu ziehen. —

Wenn König Ludwig XI. seine Zeit erfaßte, so mußte er selbstverständlich auf Mittel sinnen, eine schnelle und leichte Verbindung nach allen Punkten seines Reiches herzustellen; es

---

[1]) Flegler, zur Geschichte der Posten.

war ihm dieser Gedanke durch die Verhältnisse ebenso nahe gelegt wie einst einem Kaiser Augustus oder dem Perserkönig Cyrus [1]).

Die königliche Verordnung, welche den Gedanken Ludwig XI. zur Ausführung zu bringen hatte, ist im Ganzen äußerst klar und prägnant abgefaßt, und die Bestimmtheit solcher Verfügungen konnte im Voraus auch einer unzweifelhaften Ausführung gewiß sein [2]).

Um zu zeigen, mit welch fester Gestaltung der neue Plan zur Ausführung gelangen sollte und wie sehr die Grundzüge dieser Verordnung ganz und gar den römischen Einrichtungen des cursus publicus nur nach den Formen einer anders gewordenen Zeit zugeschnitten, ähnlich sind, und wie sie anderseits ebenso unbezweifelt und in weit größerem Maßstabe als jene Einrichtungen der deutschen Ordensritter als nächste Grundlage für die Entwicklung des späteren Postwesens bis

---

[1]) Mezeray, Abrégé chronologique de l'histoire franc. tom. III. pag. 185—320, tom. IV. pag. 593. Ayant des affaires importantes à diriger en même temps sur divers points, des intelligences à entretenir dans les cours étrangéres des ordres et des instructions à transmettre pour l'exécution de ses desseins, tourmenté aussi par son impatience naturelle, qui s'irritait des moindres délais Louis cherchait depuis longtemps les moyens de s'assurer des communications promptes et faciles etc.

[2]) Edit pour l'Etablissement des Postes, en date a Luxies pres Doulens le 19. Juin 1464. Institution et l'etablissement, que le Roi, notre Sire, veut et ordonne être fait de certains Coureurs et Porteurs de Ses Dépêches en tous les lieux de son royaume, pays et terres de Son obéissance pour la commodité de ses affaires, et diligence de Son service et de Ses dites affaires. —

auf die heutigen Tage zu betrachten sind[1]), soll hier diese Verordnung in ihren Hauptzügen wieder gegeben werden.

1. Der König hat mit seinem Staatsrath erwogen, wie es für seine und des Staates Angelegenheiten von höchster Wichtigkeit sei, von allen Richtungen seines Landes her Nachrichten empfangen und solche in gleicher Weise nach überall hin zu jeder Zeit gelangen lassen zu können und deßhalb an allen hiezu geeigneten Orten eine Anzahl Pferde (un nombre de chevaux courants de traite en traite) zu bestellen.

Es sollen sofort namentlich auf den Hauptrouten des Königreichs von je 4 zu 4 Stunden taugliche, verläßige, erprobte Leute behufs Haltung und Pflege von je 4 oder 5 Pferden aufgestellt werden, die Pferde sollen gut zum Laufen geeignet sein; (chevaux de légère taille, bien enharnachés et propres à courir le gallop durant le chemin de leur traite.)

Die Erhöhung der Zahl der zu haltenden Pferde soll sich je nach dem Bedürfniß ergeben.

3. Zur Leitung und Ueberwachung dieser Anstalt soll eine eigene Charge unter dem Titel eines Groß-Kuriers-Meisters

---

[1]) Matthias, Geschichte der Posten. Band I. pag. 73 will dies zwar durchaus nicht zugeben, nnd glaubt bewiesen zu haben, daß die „Erfindung" und Stiftung des Postwesens von Deutschen, den Marianer- oder deutschen Ordensrittern im Jahre 1276 zu Marienburg in Westpreußen (Band II. cap. 3. pag. 158 und Band I. pag. 78) ausgegangen sei. Wenn dies angenommen werden will, dann darf man auch dem Könige Ludwig XI. die zweitmalige Erfindung der Posten zuschreiben, denn daß man in Frankreich sich die längst entschwundenen Einrichtungen der Ordensritter zum Muster genommen hätte, ist doch kaum wahrscheinlich, wahrscheinlicher ist vielmehr, daß Beiden die römischen Einrichtungen vorschwebten und gewiß ist es, wie wir sehen werden, daß von den französischen Posten ab gar bald sich die Nachbildung in Deutschland beweisen läßt.

von Frankreich (Conseiller grand Maitre des Coureurs de France) ernannt werden, welcher im Besitze vollsten Vertrauens stets in der Umgebung des Königs sich zu befinden habe.

4) Die zum Dienste der Anstalt Berufenen sollen königliche Couriere — Stallmeister — Maitres tenants les chevaux courants pour le service du Roy genannt werden.

5. Die Kuriere, Stallmeister, sind verpflichtet, stets und ohne Verzug und je nach Auftrag in eigener Person die vom Könige abgesandten Kuriere nach Vorzeigung ihres vom Groß-Kuriermeister ausgestellten Passes, und nach Bezahlung der festgesetzten Rittgebühren zu begleiten.

6. Dieselben haben alle Depeschen des Königs und die an den König gerichteten Depeschen und Berichte, die ihnen von den Gouverneuren der Provinzen, deren Stellvertretern und anderen Beamten übergeben werden, sofort weiter zu befördern, oder für Weiterbeförderung der in königlichen Diensten reisenden Personen zu sorgen.

7. Zur Controlle jeder unversäumten Beförderung sind die Curier-Stallmeister bei Strafe des Verlustes ihres Dienstes und ihrer Bezüge verpflichtet, bei jeder Sendung oder Expedition eines Curiers von der Zeit der Ankunft und des Abgangs von ihrer Station Vormerkung zu machen.

8. Es ist bei Todesstrafe verboten, ohne Erlaubniß des Groß-Curiermeisters an irgend Jemand Unbefugten ein Pferd abzugeben, da dieselben ausschließlich für den Dienst des Königs und für Staatsangelegenheiten bestimmt seien.

9. Eine Ausnahme machen nur die Boten und Curiere des Papstes und der zu Frankreich in guten Beziehungen stehen-

den Höfe, welche sich nach Ausweis und gegen taxmäßige Bezahlung der Anstalt bedienen durften.

10. Dagegen sind diese fremden Boten und Curiere gehalten, lediglich auf diesen Coursstraßen zu verbleiben, um sich nicht und nirgends der etwa nöthigen Controlle zu entziehen. Deßhalb seien sie auch gehalten, sich beim Eintritt an der Grenze einen Paß zu verschaffen ꝛc. ꝛc.

Nun folgen in der Verordnung verschiedene Verhaltungsmaßregeln für die Kurierstallmeister, welche die strengste Ueberwachung der Reisenden und ihrer Effecten anordnet, ihnen unter Umständen gestattet, die Effecten durchzusuchen, Correspondenzen zu öffnen und zu untersuchen, ob nichts Staatsgefährliches darin enthalten sei. — Diese wenigen Punkte genügen, die Aehnlichkeit des Gedankens Ludwig XI. mit jenen des Augustus nachzuweisen, auch hier haben wir eine Anstalt vor uns, die nicht um des allgemeinen Interesses willen, nicht zur Wohlfahrt des Volkes, nicht mit Bezug auf Hebung und Förderung des Handels und Verkehrs geschaffen ist, sondern sie ist lediglich wieder im Dienste der Polizei — und ihr ruhiger maschinenmäßiger Gang ist lediglich die trockene Frucht des ausgeprägtesten Despotismus des Regenten.

Die weiteren Punkte der Verordnung §. 18—23 handeln von den Pflichten des Groß-Couriermeisters, seinen Befugnissen in der Wahl seiner Unterbeamten, seinen Einkünften; der Groß-Couriermeister erhielt jährlich 800 livres sammt den Bezügen seiner Hofcharge als conseiller d'etat nebst Emolumenten und jährlich 1000 livres Pension.

Jeder Courierstallmeister erhielt 50, jeder Commis (eine Charge zwischen dem Großcouriermeister und den Courier-

Stallmeistern, welche zur Visitation und Ueberwachung des Dienstes verwendet wurde), erhielt 100 livres jährliche Besoldung mit allen Befreiungen und Rechten eines königlichen Beamten.

Als weitere Entschädigung für die Courierstallmeister hatte jeder Courier für sein und seines Begleiters Pferd je 10 Sols für jede Station zu bezahlen, dagegen mußten die Courierstallmeister die bei ihnen angekommenen oder aufgegebenen Correspondenzen und Briefpakete an den König 2c. 2c. sofort persönlich und ohne Entschädigung bis zur nächsten Station verbringen [1]).

Das sind die Grundzüge jener berühmten Verordnung und König Ludwig XI. mag mit der Ausführung sowohl als mit ihren Erfolgen nicht unzufrieden gewesen sein, denn er ließ zum Gedächtniß daran eine Münze prägen, deren Vorderseite sein Bildniß mit einem kleinen Hute von einer einfachen Krone umschlossen zeigt, mit der Umschrift: Ludovicus XI. D. G. Francor. Rex christianiss. Die Rückseite zeigt zwei Couriere im Galopp reitend, der mehr Vorreitende hat hinter sich ein Brieffelleisen. Die Umschrift lautet: „Qui pedibus volucres anteirent cursibus auras" (Mit geflügelten Füßen eilen im

---

[1]) Cominaei de Rebus gestis Ludovici XI. Parisiis 1545. lib. VIII. Rex nuper in Galliis instituerat cursores, qui per dispositos equos incredibili celeritate iter conficerent; rem plane novam et inusitatam in Galliis ante id tempus. —

In dieser Bezeichnung „positi equi" wird man leicht den Ursprung der Bezeichnung „Post" erkennen.

Lauf sie den Winden zuvor) und unter den Reitern steht: „Decursio“ [1]).

Die straffe Ordnung und Regelmäßigkeit in der Durchführung des Dienstes scheint nun allerdings in der Folge der Jahre etwas nachgelassen zu haben, denn wie aus einem Patente Carl XIV., Ludwigs Nachfolger, vom Jahre 1487 hervorgeht, hatten sich namentlich die Aufsichtsbeamten, welche mittlerweile mit dem Titel „Chevaucheurs de l'ecurie du Roi“ belegt wurden, einer mannichfachen Sorglosigkeit schuldig gemacht, so daß die Aufstellung eines eigenen Controlleurs für die Chevaucheurs für nöthig erachtet wurde.

Bemerkenswerth möchte sein, daß in diesem Patent zum ersten Male der Ausdruck „postes“ urkundlich zu finden ist [2]). —

---

[1]) Neufville, l. c. pag. 57. „Cette medaille a si peu de reputation parmi les antiquaires, qu'ils la regardent comme absolument fausse. C'est en vain que pour la justifier on allégue la malle, que le postillon porte en croupe, on ne revient point de l'opinion, ou l'on est que cette medaille est faite à plaisir. — D'ailleurs l'impropriété du mot de „decursio“ qui est à l'exerque, n'exprime pas bien le fait des Postes en cette occasion. Du moins ce n'est point ainsi que la loi s'en explique, en designant les chevaux de poste par le terme de „cursus publicus“ etc.

[2]) Neufville, l. c. p. 68. „Connaisant les grands frais peines et travaux, qu'il avait pris et lui convenait prendre pour visiter les dits Chevaucheurs, et casser d'autres anciens et autres qui n'étaient expediés pour les voyages necessaires en leurs lieux, en mettre suffisans, aussi faire plusieurs chevauchées sur les champs qu'il lui convient faire pour asseoir et mettre les dits Chevaucheurs en postes qui lors premierement y furent mises et assisses, il ordonna qu'il fût payé“ etc.

Die neu gegründete Anstalt war einer schnellen und gedeihlichen Entwicklung fähig, sie brach aber auch bald genug die Fesseln königlicher Verordnungen und das allgemeine Bedürfniß drängte sich, durch die außerordentliche Schnelligkeit dieser Beförderungsweise angelockt, mächtig heran.

Im Jahre 1480 durften schon Privatpersonen zu 6 Sol. für die Station per Pferd befördert werden und in einem Edict vom Juli 1495 wird den Courieren bei Strafe des Stranges untersagt, aus dem Auslande Schriften gegen die Basler heiligen Decrete und pragmatische Sanction mitzubringen, ein Beweis, daß Privatcorrespondenzen zu den Beförderungsgegenständen gehörten.

Im Jahre 1565 wurden sämmtliche Postanstalten einem Generalcontrolleur der Posten untergeordnet und sollten sonst weder dem Parlament, noch einer andern Gerichtsbarkeit unterstellt sein.

Die königliche Post hatte mit zunehmender Entwicklung eine gefährliche Concurrenz für die Universitätsboten-Anstalt herbeigeführt; letztere ward daher allmählig in ihren Grundfugen erschüttert und dies zumal durch das Edict Heinrich III. vom November 1576, wodurch königliche Postboten, messagers royaux eingeführt wurden, welche denjenigen der Universitätsboten zur Seite gingen.

Allerdings sollten die königlichen Postboten nur zur Beförderung gerichtlicher Actenstücke verwendet werden, allein in der Praxis beschäftigten sie sich auch mit Privatangelegenheiten, wiewohl hiegegen im Jahre 1579 ein eigenes Verbot erging[1]).

---

[1]) Crevier, VI. 351—356. „Le même édit donnait aussi pouvoir aux messagers royaux de porter lettres missives marchandises,

Es kann hier nicht der Ort sein, der weitern innern Entwicklung des französischen Postwesens zu folgen, — es sei hier nur constatirt, daß die königliche Postanstalt fortwährend mit der Botenanstalt der Universität in Concurrenzstreitigkeiten lag, welche oft sehr anhaltende und weitgreifende Folgen nach sich zogen, bis nach mancherlei entgegengesetzten und widersprechenden Maßnahmen und vergeblichen Versuchen der Ausgleichung der offene Brief Ludwig XV. vom 14. April 1719[1]) erschien, durch welchen das Vorrecht der Universität erlosch und die völlige Verschmelzung ihrer Anstalt mit der königlichen Post angeordnet wurde.

Cap. III.

Entwicklung des Postwesens in Deutschland.

§. 1.

Ausbildung des bisherigen Botenwesens.

Kehren wir nun wieder nach dieser kurzen, aber nothwendigen Abschweifung nach Deutschland zurück, so finden wir, daß hier das Postwesen noch nicht so bald zur staatlichen Einheit wie in Frankreich gelangte, dieser Erfolg war vielmehr erst späteren

---

or et argent. Mais dans les arrêtes d'enregistrement du parlament et de la cour des aides en 1579 les fonctions de ces messagers sont réduites au port des sacs et papiers de justice seulement.

[1]) Posselt, wissenschaftliches Magazin für Aufklärung, Kehl 1785. I. 3. p. 306.

Zeiten vorbehalten und die mittelalterliche Verkehrsweise erhielt sich hier viel zäher, als drüben bei den romanischen Nachbarn.

Nachdem die Macht der Hansa gesunken war und demzufolge auch ihre Verbindungen gelöst waren, hörten auch ihre Botenzüge auf und mit denselben eine große Anzahl von Seitenverbindungen, die sich allmählich selbstverständlich je nach den Ortsbedürfnissen an die Hauptrouten angeschlossen hatten.

Das Botenwerk hatte sich aber schon längst zu einem für Handel und Verkehr nothwendigen Institut emporgeschwungen und nun waren es die Obrigkeiten der einzelnen Städte selbst, welche theils für sich, theils in Verbindung mit andern Städteobrigkeiten die Stadtbotenämter errichteten.

Die sehr bedeutende Briefgeldeinnahme ward allenthalben zur Kammercasse eingezogen und die Kaufmannszunft wurde als solche von jeder weitern Berechtigung zur Theilnahme an solchen Unternehmungen ausgeschlossen.

Diese Stadtboten errichteten auch bald, gesichert durch den Schutz und die Mitwirkung der Obrigkeiten, zur Erleichterung ihres Fortkommens unterwegs Pferdewechsel in gewissen Entfernungen, meistens von 5—5 Meilen; denn sie mußten nun wegen der Menge der Briefpakete anfänglich zu Pferde, und als sie auch kleine Pakete zur Bestellung mitnahmen, in einem kleinen Wagen den Dienst verrichten.

In jenen Stationen fanden sie stets frisches Gespann und neue Wagenführer und hielten für ihre Rechnung in den bedeutenderen Orten auch Factoren, welche bis zu ihrer Ankunft die abgehenden Sendungen ansammelten und die dahin mitgebrachten im Orte zur Bestellung brachten.

Das eingenommene Brief- und Paketgeld wurde verrechnet und nach Abzug der verabredeten Belohnung (damals „zur Ergetzlichkeit" genannt) baar abgeliefert.

Die Vergrößerung der Städte, das Entstehen neuer, das Ausbreiten des Handels, die Verbindungen mit dem Auslande, die höhere Culturstufe der Vornehmen und Begüterten, die vielen Erfindungen und Entdeckungen, die Errichtung von Universitäten, wie Prag, Heidelberg, Wien, Cöln, Erfurt, Würzburg, Ingolstadt, Rostock, die lebhafte Bewegung des sich durch die Reformation aufklärenden Geistes, alles das waren Gründe, die, wie schon erwähnt, ein vermehrtes Bedürfniß nach Verbindungen in sich schlossen. —

Die Reichsstände und andere Fürsten und deren Landesbehörden schickten ihre Canzleiboten und Amtsdiener mit den Briefen an den Magistrat ihres Ortes oder der nächsten Stadt, welcher die weitere Beförderung durch seine Stadtboten besorgen ließ; so wurden die Correspondenzen von Stadt zu Stadt bis zum Bestimmungsort durch bald zu Fuß gehende, bald reitende Boten gebracht.

Die *kaiserlichen* reitenden Boten gingen nur vom Hoflager aus, z. B. von Augsburg, Nürnberg, Frankfurt, Worms, Regensburg; diese hatten dann *keine Abwechslung* und wurden nur nach *solchen Routen* entsendet, wo eine *fortlaufende Verbindung durch die Stadtboten nicht möglich* oder der Umweg, der in diesem Falle zu machen gewesen wäre, zu groß war; auf jenen Routen dagegen, wo *Stadtboten einen geregelten Cours* unterhielten, *benützten dieselben auch die Kaiser und wurde die*

Vergütung für diese Dienstleistung aus der Staatscasse des Monarchen bezahlt.

Gerade in Deutschland erhielt sich der Character des Mittelalters, dieses abgeschlossene für sich sein und für sich arbeiten jedes Einzelnen, dieses derbe Aufeinanderstoßen und Durchkämpfen zahlloser Körperschaften und Unternehmungen noch länger auf dem Gebiete der Verkehrseinrichtungen und die Beschränkung der landesherrlichen Veranstaltungen auf das unmittelbare Bedürfniß der Regierenden blieb noch lange zäh an der Machtherrlichkeit der einzelnen Landesfürsten haften. Den Kaiser zumal gemahnte es nicht, nach dem Beispiele Ludwig XI. dem deutschen Reiche eine einheitliche Anstalt zu schaffen, — freilich es mangelte auch einerseits die innere politische Nothwendigkeit hiezu, anderseits schenkte man den äußern Verhältnissen und Beziehungen der Gesellschaft zu wenig Aufmerksamkeit. —

So kam es denn, daß die Verkehrseinrichtungen noch lange zersplittert blieben, wenn auch schon einzelne Landesfürsten nunmehr die bisherige Aufgabe der einzelnen Corporationen an sich zogen und Postanstalten unter ihrem eigenen Regime errichteten.

§. 2.

Die landesherrlichen Botenanstalten.

Die älteste landesherrliche Post taucht im Brandenburgischen auf; Churfürst Albrecht hatte als Besitzer der Mark Brandenburg und der fränkischen Lande gewöhnlich seinen Aufenthalt in Onolzbach (Ansbach) oder am kaiserlichen Hofe. Zwischen Küstrin und Onolzbach bewegte sich schon unter Al-

brecht ein beständiger Botenzug; seine Söhne Johann, Friedrich und Sigismund dehnten diese Einrichtungen aus, um unter sich und ihren Besitzungen, den Marken, dem Fürstenthum Ansbach und dem Fürstenthum Bayreuth eine regelmäßige Verbindung zu haben (1486). Die Boten gingen zweimal im Monat an unbestimmten Tagen ab, von Küstrin über Lietzen, Torgau, Eilenburg, Leipzig, Weißenfeld, Weimar, Saalfeld, Gräfenthal, Coburg, Baiersdorf nach Onolzbach, im Ganzen 68 Meilen, wozu die Boten 24 Tage brauchten; so lauten wenigstens die geschriebenen und noch vorhandenen Boten- und Stundenzetteln, welche ganz in der heutigen Form abgefaßt sind[1]).

Mit diesem Botengang stand ein gleicher in Verbindung von Onolzbach über Bamberg, Coburg, Eisfeld, Ilmenau, Gotha, Langensalza, Darmstadt, Harzberg und Seesen nach Wolfenbüttel (der damaligen Residenz des Herzogs von Braunschweig), 52 Meilen lang, innerhalb 15 Tagen. In Küstrin (dem wechselnden Aufenthalt des Churfürsten von Brandenburg), Onolzbach und Wolfenbüttel waren stets landesherrliche Boten bereit.

Nach einem amtlichen Bericht wurden in den Zeiten der beiden Churfürsten Joachim I. und II. (1499—1571) alle landesherrlichen und Privatbriefe durch 30 vereidete Boten bestellt, die aus der Hofrentei in Cöln (Berlin) besoldet wurden und noch ein bestimmtes Zehr- und Wartegeld

[1]) Matthias, Geschichte des Postwesens, Berlin 1832. Band I. pag. 162.

für jeden Tag erhielten, wenn sie an einem Ort verweilen mußten. Diese Bedienſteten beſorgten zugleich auf ihren Dienſtzügen die Briefe in's Ausland, nach Böhmen, Sachſen, Oeſterreich, ganz Süddeutſchland, Holland, Dänemark ꝛc., ſammelten und beſtellten unterwegs, was ihnen eingehändigt wurde, und ließen ſich nach Willkühr einen Beſtellungslohn zahlen. Die Ausdrücke in den Amtsberichten ſind nicht ganz klar, ob alle Boten oder welche von ihnen für jeden Botengang 8 Thaler Lohn und täglich 2 Groſchen Zehr- und Wartegeld erhielten [1]).

Ebenſo hatte in Sachſen, alten Urkunden zufolge, Herzog Albert Animoſus (der Beherzte) zu Meißen, Stifter der Albertiniſchen Linie und jüngſter Sohn des Churfürſten Friedrich II. des Sanftmüthigen, während ſeiner Regentſchaft (1464—1500) beſonders als Statthalter von Weſtfriesland eigene Boten zu Fuß und zu Pferde beſtellt, welche wechſelnd und ſtationsweiſe ſeine Schreiben und die Correspondenzen ſeiner Behörden in Meißen und Friesland, die durch viele andere Staaten getrennt waren, regelmäßig und ſchnell zu beſorgen hatten.

Sein Sohn und Nachfolger, Herzog Georg der Bärtige, welcher von ſeinem Vater die Statthalterſchaft in Weſtfriesland zum Lehen geerbt hatte und deßhalb „Römiſch Kaiſerlicher Majeſtät und des heiligen Reiches erblicher Gubernator in Friesland" genannt wurde, wohnte größtentheils in ſeinem Reſidenzorte Sluttorp (Schluttdorf) in Friesland.

---

[1]) Matthias, Geſchichte der Poſten, Berlin 1832. Band I. pag. 163.

Zur engeren Verbindung beider Lande ließ Georg im Jahre 1514 geregelte Botenritte nach Meißen und zurück einrichten. Als jedoch Georg der Regierung eines so widerspänstigen Volkes, wie die Friesen, müde, die Erbstatthalterschaft und das ganze Land dem Kaiser Carl V. gegen baares Geld überließ, kam Westfriesland wieder in Oesterreich's Besitz und die vom Herzog eingerichtete Postverbindung kam wieder in's Stocken oder hörte wohl ganz auf.

Nichtsdestoweniger bildeten sich die landesherrlichen Botenanstalten, welche alsbald mit dem Namen „Posten"[1]) bezeichnet wurden, in Sachsen aus, so daß namentlich unter Churfürst August (1553—1586) schon eine ganz erhebliche Organisation nachgewiesen werden kann. Der Dienst der Boten geschah stets zu Pferd, sie hießen „Postreiter". Als ein solcher landesherrlicher Postreiter wird zuerst Salomon Felgenhauer im Jahre 1572 aufgeführt, welcher im Jahre 1574 als „Postmeister" erscheint. Diese Titulatur darf uns jedoch noch nicht zu der Annahme verführen, als seien die damaligen Zustände schon glänzend gewesen, im Gegentheil[2]) war die Einrichtung noch recht beschwerlich und erst Churfürst Christian verordnete im Jahre 1588, daß die bisherigen Postboten abgeschafft, die Posten dafür von Amt zu Amt bestellt werden und die Amtsschlösser für das weitere Fortbringen sorgen sollten. Daß aber

[1]) Der Ausdruck „Posten" war wie oben angedeutet von Frankreich herübergekommen, denn die Postanstalten Ludwig XI. blieben nicht lange unbekannt; in Frankreich hatte sich der Ansdruck „les postes" aus der Bezeichnung „positis" (nemlich equis) gebildet.

[2]) Sammlung vermischter Nachrichten zur sächsischen Geschichte. Chemnitz 1772. Band VII. pag. 226.

Stundenzettel auch dort in Anwendnng waren, ist zweifellos, weil der betreffende Erlaß des Herzogs (de dato Dresden 8. September 1588) sagt: „Befehlen wir derowegen, du wollest neben ihme (dem Felgenhauer) solches dergestalt verrichten, und alle Posten, so hinführo einkommen, unverzüglicher annehmen und die an gehörende Orte von einem Amte zum Amte, bei Tagk und Nacht, mit besserem Fleiße bestellen und bei Vermeidung unserer Ungnade und Straffe damit keinen Mangel fürfallen lassen, auch mit den empfangenen Zeddeln dasselbe Bothenlohn in Ausgabe und Rechnung belegen.“ —

Diese Botengänge waren anfangs nur auf die Besorgung der landesherrlichen Schreiben beschränkt. Das Publicum konnte diese Anstalt vorerst nicht benützen. Eine solche Beschränkung konnte aber jedenfalls nicht lange dauern: denn im Jahre 1595 sah sich schon der Magistrat Leipzig veranlaßt, für die ankommenden fremden Boten in der sogenannten Safranwage eine eigene Briefstube zu errichten und einen eigenen Botenmeister zu ernennen, was auf bedeutende Zunahme der Botenverbindungen und Betheiligung des Publicums sicher schließen läßt. Die Einrichtung war so schlecht, „daß der Botenmeister sich kaum behelfen konnte“.

In Folge dessen ließ der Magistrat 1608 neben der Safranwage ein besonderes Botenhaus erbauen, ernannte einen weitern Botenmeister (Franz Peiligke) und 30 Boten zum gewöhnlichen Dienst, nebst 10 Hilfs- oder Beiboten, welche sämmtlich vereidigt waren. Die Besoldung des Peiligke war auf einen Pfennig für jeden Brief (abgehenden oder ankommenden) bestimmt und drei Pfennige für jedes Schreiben, das er durch

seinen Botenknecht (Briefträger) dem Empfänger in's Haus schickte. Waren mehrere Briefe in einem Couvert, so mußte für jedes Loth ein Pfennig bezahlt werden.

Zugleich wurde in demselben Jahre (1608) unter'm 4. Februar eine neue Botenordnung bekannt gemacht. Die Boten mußten nemlich die ihnen vom Botenmeister aufgetragenen Reisen, gleichviel wohin, unweigerlich in Person verrichten und die Briefe in einer besondern Büchse wie im Churbrandenburgischen fortbringen.

Jeder Bote empfing für die Meile innerhalb Landes, jedoch nicht über 16 Meilen weit, 3 Groschen, in's Ausland 2 Groschen 3 Pfennige und wenn er Tag und Nacht gehen mußte, 3 Groschen, außerdem noch im Bestimmungsorte $2^1/_2$ Groschen täglich Zehr= und Wartegeld. Jeder Brief wurde mit dem Vormerk der Abgangs= und Ankunftszeit in ein Register eingeschrieben. Zum Aufrechthalten der Ordnung hielten zwei Rathsherren, Botenherren genannt, jährlich 4 Gerichtstage.

Allmählig entstanden immer mehr Course, so namentlich 1603 und 1615 die wichtigen reitenden und fahrenden Posten von Leipzig über Naumburg und Erfurt nach Frankfurt a/M.

Im Jahre 1611 entstand in Leipzig das erste „Postamt" unter Churfürst Johann Georg I. und der erste Postmeister war dort Johann Sieber mit 120 fl. Gehalt.

Ein Beweis dafür, daß die landesherrlichen Boten bald eine geregelte Ordnung erfuhren, liegt darin, daß schon vor 1550 unter der Regierung Joachim II. und seines Bruders, des Markgrafen Johann V., zu Cüstrin eine sogenannte „Botenordnung" ergangen ist und eine solche Botenpost nun regel=

mäßig von Cüstrin über Treblin, Zinna und Annaberg nach Wittenberg bestanden habe, von wo die Briefe durch churfürstlich sächsische Boten nach Dresden, Wien, Heidelberg ꝛc. ꝛc. für churbrandenburgische Rechnung weiter besorgt wurden.

Churfürst Johann Georg erließ im Jahre 1583 gemeinschaftlich mit dem Churfürsten August von Sachsen ein zweites oder wie der Titel sagt: „Erneuertes vndt verbessertes Reglement", ein Beweis, wie sehr die Fürsten schon anfingen, die Wichtigkeit solcher regelmäßiger Verbindungen anzuerkennen und darauf bedacht zu sein, weiter ausgreifende, über ihre Territorialgrenze hinausgehende Anstalten zu errichten.

Am 28. Mai 1589 errichtete die markgräfliche Regierung in Ansbach eine Botenpost über Hof, Schlewitz (Schleitz), Roda, Naumburg bis Halle und von hier gemeinschaftlich mit den lüneburgischen Behörden bis Celle. In jedem dieser Orte mußte sich ein Bote aufhalten, der die ihm von den angekommenen Boten zugebrachten Briefe sogleich, bei Tag oder bei Nacht weiter bis zum folgenden Stationsort eines Boten brachte. Auf jedem dieser Botenwechsel war ein Beamter bestellt, der das angekommene Briefpaket annahm, in ein Buch verzeichnete und dem abgehenden Boten mit einem Stundenzettel einhändigte, in welchen er die Stunde der Ankunft und des Abgangs zu schreiben hatte.

Im Jahre 1603 gab es ebenso eine Botenpost von Brandenburg nach Stettin und mehrere andere.

Aller dieser landesherrlichen Posten konnte sich nunmehr gleichzeitig Jedermann bedienen; nur die Preise und das Bestellgeld ist fast nirgends zu ersehen.

In einem Schreiben des Churfürsten Joachim Friedrich

vom 15. Dezember 1600 an das Domcapitel in Magdeburg wird eine „seit vielen vndt vnfürdenklichen iahren" über Zinna nach Annaberg angerichteten Botenpost gedacht, woraus auch ersichtlich ist, daß die schleunige Bestellung der amtlichen und „Anderer" Briefe angeordnet war.

Drei Jahre nachher (1603) war schon eine Botenpost von Brandenburg nach Stettin und von 1604 an eine solche mit Botenwechsel von Amt zu Amt über Landeck und Neuhof bis Marienwerder vorhanden, um die herrschaftlichen Briefe aus und nach Preußen zu besorgen. Im Jahre 1610 verordnete der Churfürst Johann Sigismand III. eine *reitende* Post in Brandenburg-Preußen an.

Gleichzeitig am 20. Juni 1610 erschien eine im Original noch vorhandene „Neue Post- und Botenordnung", in welcher den vereideten Kanzlei- oder „Postboten" genau vorgeschrieben war, wie viel sie Lohn und Zehrungsgeld — je nach Entfernung des Ortes und der Jahreszeit berechnet — für jede Reise nach Mainz, Speyer, Darmstadt, Braunschweig, Kopenhagen, Cleve, Wien, Krakau ꝛc. ꝛc. zu erhalten hatten.

Jeder Brief wurde in ein für diesen Zweck bestimmtes Buch verzeichnet, und jeder Bote mußte einen Empfangsschein zurückbringen, in welchem die Zeit der Ankunft und des Zurückgehens genau angegeben war.

Sämmtliche Boten wurden in der churfürstlichen Kanzlei vom Botenmeister (damals Christoph Frischmann) abgefertigt, *jedoch nur dann*, wenn eine *Anzahl Briefe nach einem Hauptorte* und zur Bestellung unter Wegs auf derselben Route vorhanden war.

Dieses langsame Befördern der Briefe brachte bald die

nachtheiligsten Folgen in einer so bewegten Zeit, wie jene war, zu Tage; dies veranlaßte den Nachfolger Sigismunds, den Churfürsten Georg Wilhelm, die von seinem Vater 1610 errichtete reitende Post besser regeln zu lassen, bis endlich eine durchgehende Reorganisation dem großen Churfürsten Friedrich Wilhelm vorbehalten blieb.

Auch in Oesterreich hatte sich ein landesherrliches Postwesen entwickelt. Wien war schon seit dem Jahre 1283 durch Herzog Albrecht von Oesterreich zur Residenz erhoben; Kaiser Friedrich III. (1440 — 1493) hatte sich gar manches Ungemach und manche Schwierigkeit durch seine Angelegenheiten mit Italien zugezogen. Aus seiner Regierungszeit datiren sich die ersten bestimmten Nachrichten über die Einrichtung eines geordneten und regelmäßigen Courierwesens von Oesterreich nach Italien. Der Cours ging durch das Herzogthum Steyermark und die Grafschaft Tyrol. Die einzelnen Stationen waren für **Pferdewechsel** eingerichtet und die Leitung des Dienstes stand unter der Aufsicht des Oberjägermeisters Roger (I.) von Taszis.

Als Oesterreich 1453 zu einem Erzherzogthum erhoben war und Kaiser Maximilian auf immer sein Hoflager nach Wien verlegte, wurde auch dieser Boten- und Courieranstalt größere Aufmerksamkeit geschenkt.

Die höchst bedenklichen Begebenheiten in Italien, die Besitznahme der Städte Genua, Mailand und Neapel von französischen Truppen 1500—1502, die Vereinigung der spanischen Königreiche zu einem mächtigen Staatskörper durch Ferdinand und Isabella, die Sorge für das entfernte Erbland Burgund, diese Verhältnisse und andere mehr erforderten Maximilians

höchste und rastlose Aufmerksamkeit. Gegenüber solcher ausgedehnten Sorgen für das Reich und Besitzthum seiner Länder konnten die bisherigen Botenzüge und einzelnen Botenverbindungen umsoweniger genügen, als in den einzelnen Reichskreisen überhaupt der Zusammenhang und das Zusammentreffen der Botenzüge mangelte.

Diese Mißstände beseitigte der am Hofe lebende Edelmann Franzesco de Taszis dadurch, daß er 1516 eine reitende Botenpost von Brüssel nach Mailand und Rom errichtete; der Weg führte durch Württemberg. — Unterhalten wurde dieser Botenzug durch Maximilians Sohn — Philipp, König von Spanien; an diesen Cours schlossen sich gleichzeitig die Couriere und Botenritte, wie sie von Roger noch eingerichtet waren, über Tirol und Steiermark nach Wien an.

Zu welch' großartigen Unternehmungen sich diese ersten Anfänge in der Folge ausbildeten, werden wir bald sehen.

So finden wir allenthalben die bisher zersplitterten Kräfte für die Leitung des Verkehrs wenigstens schon in die Hand einzelner Landesherren gelegt, — aber freilich, es gab deren so viele, daß von einer Einheit der Anstalt keine Rede sein konnte, — neben diesen landesherrlichen Unternehmungen waren und blieben auch namentlich in der südwestlichen Gegend Deutschlands die Metzgerposten im Schwung, in allen Provinzen aber waren die fahrenden Kaufmannsboten noch lang die liebgewohnten Vermittler des Verkehrs auf die weitesten Entfernungen und in allen Richtungen.

So sehen wir in Nürnberg ums Jahr 1500 den ersten Botenknecht aufstellen[1]), dessen Amt darin bestand, daß er der

[1]) Roth, Geschichte des Nürnberger Handels. IV. 272 und ff.

ankommenden Boten Briefe und Pakete in Empfang nahm und an die einzelnen Adressaten abzugeben hatte. Im Jahr 1560 wurde ein zweiter Botenknecht aufgestellt, „weil das Botenwesen in seinem höchsten Flor war". Im Jahre 1623 wurde einem gewissen Danner die Aufsicht über das ganze Botenwesen übertragen und derselbe in Pflicht genommen. „Dasselbe stüblein (an der Moritzkapelle am Ecke gegen dem Todtengraben über) ist zu Lichtmeß dieses 1623 Jahres zu einem Bottenhäuslein gemacht, und ein Bott zu fuß, vf ein Reuter vf ein Roß an eim Täffelein außgehengt worden, vnd der Erste Botenmeister hat geheißen Christoph Danner."[1]) — Seit dem Jahre 1640 wurden die Botenknechte auch Botenschaffer genannt. Vor dem Jahre 1570 gab es 5 Antorfer Boten, deren einer alle Wochen nach Brüssel geritten und die Würzburger, Frankfurter, Cölner, Aachener, Brüsseler und Antwerpener Briefe mitgenommen hat. — Ferner die Breslauer, die Frankfurter, die Leipziger; ein Bote für Lyon, ein Salzburger, ein Straßburger und Wienerbote.

Im Jahre 1581 kommt ein Hamburger, 1632 ein Augsburger, 1652 ein Speyerischer, 1641—1689 ein St. Gallnerboten, 1665 ein Stuttgarter Bote, 1697 gab es Hamburger, Wiener, Salzburger, Leipziger, Breslauer und Stuttgarterboten, laut des sub dato 20. März 1697 auf einen Foliobogen gedruckten Verzeichnisses, „was denen verpflichteten und verbürgten Nürnbergischen Ordinariboten von Briefen und Paketen für ihren Lohn zu nehmen erlaubt werden."

[1]) Siebenkäs, Materialien. III. 253.

Abschnitt II.

Vom Beginne der Taxis'schen Post bis zur Auflösung der deutschen Reichspost.

Cap. I.

Allgemeine Lage der Verhältnisse.

In solcher Weise bestand also noch mit dem Beginne der neueren Zeit und zwar sehr weit bis in das XVI. Jahrhundert herein ein wahres Chaos von Boten und embrionischen Postanstalten; sie tragen alle mehr oder minder entwickelte Keime der nachmaligen Posten in sich; nämlich Begründung und Leitung durch die Staatsgewalt, regelmäßigen Gang; bestimmte Course, Stationen, zuweilen selbst Wechsel der Transportmittel, Beförderung von Briefen, Sachen und Personen zu Fuß, zu Pferde oder Wagen durch besoldete in Eid und Pflicht genommene Leute. Aber noch finden wir diese zerstreuten Elemente nirgends in ein System vereinigt, noch sehen wir diese im Verhältniß zur Ausdehnung des deutschen Ländergebietes doch immer nur sporadisch vorkommenden Beförderungsanstalten nicht wie später durch die Autorität der höchsten Gewalten erstarkt, noch nicht organisirt zu einem geordneten Zusammenwirken für die allgemeinen gesellschaftlichen Zwecke. — Man hätte glauben sollen, daß schon die Städte, nachdem sie sich um die Verkehrs-Anstalten des innern Deutschlands so große Verdienste erworben

hatten, das Bedürfniß der Zeit richtig erfaßt und sich an die Spitze der fortschreitenden Bewegung gestellt hätten, waren ihnen doch die Anstalten des deutschen Ritterordens bekannt, und bot ihnen die mächtige Entwicklung des Postwesens in Frankreich gewiß das aufmunterndste Beispiel. Allein vergebens! die Städte gingen selbst schon zum größten Theile ihrem innern Verfalle entgegen, wenn auch noch sehr viele im Genuß ihrer gesammelten Reichthümer in behaglicher Behäbigkeit sich an den schon halbvergilbten Blättern ihrer Chroniken erfreuten und sich in einem stolzen Selbstbewußtsein ihrer Kräfte schaukelten. Aber die fortwuchernde Krankheit des Zunftwesens zehrte an ihrem Marke. Die freie Bewegung war und blieb gehemmt und diese Fesseln legten sich auch mit ihrem ehernen Gewicht auf alle Entwicklung des Verkehrswesens. Die Boten und Fuhrleute betrachteten sich ebenso gut als Genossenschaften und Zünfte mit unantastbaren Vergünstigungen, und die Geleitsbriefe hatten überdem Verpflichtungen und Ansprüche geschaffen, die nun einmal, sobald man den Standpunkt der Sonderrechte einnahm, nur mit den größten Schwierigkeiten zu beseitigen waren. Statt nun aus dieser weit verbreiteten Verwirrung heraus eine allgemeine Grundlage zu suchen, welche zwar die ungebührlichen Ansprüche Einzelner beschränkt, aber dafür den Vortheil des Ganzen sicher gestellt haben würde, bissen sich die Städte immer tiefer in ihre pergamentenen Verbriefungen hinein, und die Verkümmerung ihres eigenen Lebens hielt mit der zunehmenden Unleserlichkeit der alten Urkunden gleichen Schritt[1]).

---

[1]) Flegler, zur Geschichte der Posten.

Was die Städte nicht vermocht und theilweise nicht einmal versucht, — das konnte der aufblühenden Macht und Gewalt der Landesherren gelingen! Wie nahe lag doch der Gedanke und die Möglichkeit, ihre landesherrlichen Boten und Postanstalten auch über die Grenzen ihrer Territorien hinaus mit andern in Verbindung zu bringen. Allein auch da verschwand das Streben nach Einheit vor dem furchtbaren Gedanken, sich etwa einer andern Maßregel als der eigenen fügen zu müssen. So that jeder Landesherr, was er für seine Zwecke gut fand, und die größere Mehrzahl hat wohl gar nichts gethan, sondern überließ die Mittel zum Verkehr dem jeweiligen eintretenden Bedürfnisse; wo sollte auch bei der Gestaltung der damaligen Territorialverhältnisse — Deutschland zerfiel ja in ohngefähr 2000 geistliche und weltliche Territorien! — ein Geist der Einheit hervorbrechen!

Was Reichsstädte und Reichsfürsten nicht vermocht, das suchte nun endlich der deutsche Reichstag aufzugreifen, aufgerüttelt durch die mächtige Bewegung der Zeit. — Die Entdeckung neuer Welttheile, die Bildung großer Reiche und die Straffung ihres Regierungswesens, die Bewegung der Kirchenverbesserung, das Auftreten der Osmanen an den östlichen Grenzen — alle diese mächtigen Umwälzungen der Zeit waren ebensoviele dringende Beweggründe, die Errichtung neuer Posten, wohin ohnehin alle Ereignisse hindrängten, einer festen Leitung zu unterwerfen und von nun an gegen Zerbröcklung und haltungsloses Zerfahren sicher zu stellen [1]).

---

[1]) Flegler, zur Geschichte der Posten.

Aber so wenig dies den Reichsstädten und Landesherren gelungen, so wenig mochte es dem Reichstage glücken; statt mittelst eines festen Planes das ganze Reich mit einem Netze von ineinander greifender Verbindungen zu bedecken, ließ man sich planlos von den zufällig vordringenden Bedürfnissen leiten; man verzettelte Zeit und Arbeitskraft an kleinen Dingen und ließ die großen außer Acht.

Nichtsdestoweniger sollten die Anforderungen der Zeit endlich ein williges Gehör finden, denn es beginnt nun die erste Wirksamkeit des Geschlechtes derer von Thurn und Taxis.

Cap. II.

Die Familie von Taxis.

Es wäre zwar nicht absolut geboten, behufs Darstellung der historischen Thatsachen, mit welchen wir es zu thun haben, weiter auf das Geschlecht der Thurn und Taxis zurückzugehen, als wir denselben im Bereiche unserer Geschichte begegnen; nachdem ich aber zu der Ueberzeugung gelangt, daß in vielen Schriften die einzelnen Namen dieser Familie mit einander verwechselt werden [1]), so dürfte es, ganz abgesehen von dem Interesse an und für

[1]) J. J. Staffler, Tyrol und Vorarlberg, Innsbruck 1848. p. 561 sagt z. B.: Einer aus dem angesehenen Hause Taxis im Bergamaskischen, der nach Trient übersiedelte, übernahm es, eine solche Postanstalt zu errichten. Wer dieser war, ist ungewiß. Einige nennen ihn Roger, andere Anton, vermuthlich den Sohn desselben, wieder andere Franz von Tassis. — Flegler sagt zu dem Ergebniß einer solchen Ge-

sich, auch für die geschichtliche Darstellung von Belang sein, den Ursprung der Taxis etwas weiter zu verfolgen.

Die Grundsäulen des Hauses Taxis waren die Torriani, Herren von Mailand, deren Stammvater allerdings ungewiß ist[1]). — Der Erste, den die Geschichte von dieser Familie nennt, hieß Martin mit dem Zunamen „Gigas". Dieser verlor im Jahre 1146 bei einem Kreuzzug unter Kaiser Konrad II. sein Leben, hinterließ aber einen Sohn, Jacob de la Tour, Graf von Valsassine, von welchem Paganus, Martin, Johann und Philipp de la Tour abstammten.

---

schichtsforschung sehr richtig: „Wenn man genöthigt ist, drei ungewisse Personen anzunehmen und dabei die zweite derselben als vermuthlichen Sohn der ersten ungewissen zu bezeichnen, so darf man wenigstens für solche Thatsachen nicht die Wirkung einer ausreichenden Beweiskraft in Anspruch nehmen.

Ferner Emmerich, Zeitschrift für das Postwesen, Jahrgang 1820 Heft 7, pag. 4 sagt: Franz von Taxis, Rogers Sohn, ersann das gewünschte Mittel und legte Maximilian I. einen Plan vor, — was gleichfalls unrichtig ist, denn dieser Franz war nicht Rogers, sondern Simons Sohn. —

Auch Matthias, Ueber Posten und Postregal. Berlin 1832. Bd. I. pag. 103 bezeichnet Lamoral als Urneffen des Franziscus de la Tour, während er des Letztern Enkel war. —

Sogar Hausen, Staatsmaterialien, Bd. V. sagt: Unter Kaiser Maximilian I. treffen wir eigentlich den Ursprung unserer heutigen Postverfassung, ob es gleich allgemein angegeben wird, noch gar nicht an, er hatte in den Niederlanden Boten, so wie die Reichsstände und diesen war vorgesetzt Baptista von Taxis. — Hier liegt eine offenbare Verwechslung mit Franciscus vor" ꝛc. ꝛc.

[1]) Chifflet, les marques d'honneur de la maison de Tassis, Anvers 1645.

Zazzera della Nobilita del Italia, Napoli 1615.

Crescentius Corona della nobilita d'Italia, Bologna 1642, pars II. narrazione XXI.

Paganus de la Tour, Graf von Valsassina hatte in seiner Grafschaft viele vom Kaiser Friedrich vertriebene Mailänder aufgenommen und dadurch kam es, daß als die Vertriebenen wieder nach Mailand zurückkehren konnten, Paganus de la Tour zu ihrem Haupte und Herrn von Mailand erwählt wurde. — Kaiser Rudolph machte ihn zum Statthalter von Mailand, welche Würde er auch bei seinem Tode (1241) seinem Bruder Philipp überließ. Die Söhne des Paganus de la Tour waren: Erman, Napoleon, Franciscus, Caverne, Paganin und Raimonde de la Tour.

An Philipps Stelle kam später Napoleon de la Tour; fortwährende Fehden und Kriege mit den Visconti verschafften ihm ein ruhm- und thatenreiches Leben; nach seinem Tode setzte der jüngere Bruder Franciscus die Kämpfe gegen die Visconti fort und nach wechselvollem Kriegsglück gelangte die Herrschaft über Mailand nach dem Tode des Franciscus wieder an die Söhne des Napoleon de la Tour. Nach diesem succedirte ein Sohn des Franciscus Namens Guido de la Tour.

Dieser Guido erscheint in der Geschichte um's Jahr 1280; er starb 1311 [1]).

Auch er hatte noch fortwährende Kämpfe mit den Visconti zu bestehen; er war es, der den Mathäus Visconti aus Mailand verjagte.

Die Söhne dieses Guido waren: der älteste Franciscus, der zweite Simon (von Galeacio Visconto ermordet), der

---

[1]) Beust, Versuch einer ausführlichen Erklärung des Postregals, Jena 1747, Band I. pag. ?4 gibt irrthümlicher Weise das Jahr 1340 an und Emmerich a. a. O. Heft 6. Seite 19 hat es auf Treu und Glauben wiederholt.

dritte Nardin (von Mathäus Visconti verjagt), der vierte Annurat, der fünfte Guidettus, der sechste und jüngste war Lamoral de la Tour der eigentliche Stammhalter des Hauses Taxis.

Lamoral erbte die Ungunst des Schicksals seiner Ahnen und mußte sich wie seine Brüder vom Hause flüchten. Er zog in's Bergamesische und ließ sich dort im Thale Cornelia nieder (1313); er erlangte die Herrschaft resp. den Besitz des Tazis'schen Gebirges und lebte dort lediglich der Jagd und sonstigen ritterlichen Vergnügungen. Von dem Namen dieses seines größern und liebsten Besitzthums nannte er sich selbst Lamoral de la Tour Tassis, oder auch nur Lamoral Tassis[1]).

Lamoral starb dort, aber seine Familie zog später nach Bergamo. In Folge der fortwährenden Verfolgungen der Visconti zogen einzelne Familienglieder unter Kaiser Friedrich III. fort und ließen sich in den Staaten des Hauses Oesterreich um's Jahr 1452 nieder.

Der erste, der an dem Hof des Kaisers Friedrich III. ging, nannte sich Rogerius (I.) de Tassis; seine reiche Begabung und hervorragenden Fähigkeiten gewannen ihm bald die Stelle eines kaiserlichen Kammerjunkers und Oberjägermeisters[2]).

---

[1]) Zazzera l. c. tom. II. L'anno 1313 ritiróse con suoi fratelli nel Bergamazco: quini occupando la valle del Cornello, di quella se ne vissero gran tempo Signori, nella qual valle perche si vede la Montagna del Tasso abondantissima d'animali di questo nome della caccia de quali essendo molto vago Lamorale, fu' il primo che sortì il cognome del Tasso etc.

[2]) Chifflet, l. c. pag. 59, sagt von Roger de Tassis, er war ein Seigneur adroit en tout, et fort capable au maniement des grands

Auch Roger's ältester Sohn, Franciscus (III.), kam an den Hof Friedrich III. und genoß dort dieselben Ehren und Würden, wie sein Vater; Petrus Crescentius nennt diesen Franciscus in seiner „Krone des italienischen Adels in der 21. Erzählung, 3. Kapitel unter dem Titel Torriani einen „Corriero maggiore dell' Imperatore Massimiliano“ [1]).

Ein zweiter Sohn des Roger und Bruder des obengenannten Franciscus, Namens Simon, war in Bergamo geblieben. Franciscus war nicht verheiratet und kinderlos; Simon aber

---

affaires de Guerre et Paix; es ist daher gar nicht auffallend, wenn, wie anderwärts zu lesen ist, Roger wirklich in Tyrol und Steyermark für das Curier- und Botenwesen hervorragende Leistungen an den Tag zu legen wußte.

[1]) Crescentius l. c. pag. 666, generò Francesco Tasso, Gentilhuomo di Corte et Simone padre di Ruggiero secondo e di Francesco Corriero Maggiore dell' Imperatore Massimiliano: dignità che Casa d'Austria suol compartire, se non a' Prencipi o Gran Baroni di segnalato merito.

Litta, Famiglie celebri Italiane, Milano 1850. tom. V. Lamorale. E un personaggio verosimilmente ideale. Sono alcuni d'opinione che de esso derivi la Famiglia di Torquato Tasso, la quale aveva preso cognome dal soggiorno che essa aveva negli antichi tempi nella contrada detta il Cornello in Valle Brembana. Giace il Cornello in confine della Valsassina, e colà vi è il monte del Tasso così detto dall' abbondanza dei tassi. Ruggero di questa Famiglia nel 1493 introdusse le poste nella Germania, e da ciò i cavalli di posta portano in fronte la pelle del tasso, e la Famiglia Tasso porta la cornetta da postiglione nella stemma. Ruggero per questo servigio, dall' imperatore Massimiliano ebbe in titolo feudale il generalato delle poste dell' imperio. Da lui derivò una famiglia ricchissima e potente, che si propagò nella Spagna, nella Fiandre, in Napoli ed altri luoghi, ove gli imperatori avevano il dirittto di tenere uffizio indipendente di posta, come allora si usava.

hatte Söhne, von denen der ältere wieder Franciscus (IV.), der jüngere Rogerius (II.) hieß.

Dieser jüngere Franciscus de Tassis, also der vierte des gleichen Namens, Simons Sohn, befand sich bereits am Hofe Maximilians I., als sein Onkel Franciscus (der ältere, III.) starb. —

Der junge Franciscus genoß nun die Früchte der Bemühungen seines Onkels Franciscus und seines Großvaters Roger, indem ihm Kaiser Maximilian I. die Charge eines General-Postmeisters in allen seinen Staaten als Lehen verlieh. Franciscus begleitete dieses Amt sowohl bei Maximilian I., als auch bei König Philipp und Karl, Maximilians Sohn und Enkel.

Im Jahre 1504 begleitete Franciscus König Philipp I. nach Spanien, als der König von Castilien Besitz ergriff; den gleichen Dienst leistete Franciscus dem König Karl V. im Jahre 1517.

Von nun an bleibt der Name und die Familie Taxis unzertrennlich mit der Geschichte des Postwesens.

Die bisherigen glänzenden Anerkennungen der Verdienste der Taxis und namentlich die hohe Würde, die sich Franciscus erworben hatte, lockte auch die übrigen Mitglieder der Familie, welche noch im Bergamesischen lebten, zu gleicher Thatkraft und Strebsamkeit. So verließen auch nach dem Tode des Franciscus die Söhne seines Bruders Roger ihre bisherige Heimath; sie traten gleichfalls in österreichische Dienste und später unter Karl I. König von Spanien, resp. dem nachherigen Kaiser Karl V. in deutsche Reichsdienste.

Vier Brüder waren es: Johann Baptist, Maphée, David

und Simon von Tassis. Durch Decret vom 28. Aug. 1518 ertheilte König Karl I. dem Johann Baptist, Maphée und Simon das Indigenat in seinen Landen und Königreichen und übertrug zugleich das Amt des General=Postmeisters, wie es Franciscus inne hatte, dem Johann Baptist; Maphée diente unter dem Commando des Ersteren und Simon ward als Maphées Stellvertreter bezeichnet.

David war in Tyrol geblieben, mit einem Militärcommando in Trient betraut; Davids Sohn, Roger, wurde von Kaiser Karl in der Folge (1540) zum Generalpostmeister in Venedig ernannt; an die Stelle Rogers trat später sein Sohn Ferdinand von Tassis, welcher noch 1644 am Leben war.

Simon hatte unter Oberaufsicht seines Bruders Johann Baptist die Leitung der Posten im Mailändischen; Maphée die gleiche Aufgabe in Spanien, und Johann Baptist selbst wählte als Mittelpunkt seiner Thätigkeit die Niederlande.

Johann Baptist hinterließ 5 legitime Söhne:

Roger, Raimund, Franciscus, Leonhard und Johann Baptista;

ferner 3 natürliche Söhne:

Augustinus, Johann Anton und Antonius.

Roger, der älteste Sohn, hatte sich dem Dienste der Kirche gewidmet; Raimund ging nach Spanien und wurde dort Chef der Linie der Grafen von Villamediana; der Dritte, Franciscus, succedirte zwar seinem Vater in den Niederlanden, starb aber schon in einem Alter von 22 Jahren unvermählt; in Folge dessen trat der vierte Sohn Leonhard im Jahre 1543 (am 31. Dezember) in die Stelle eines Generalpostmeisters von Flandern ein.

Dieser Leonhard war der erste seiner Familie, welcher zum Baron des heiligen römischen Reichs erhoben wurde. Leonhard starb 1612.

Der fünfte Sohn, Johann Baptist, war Gesandter an verschiedenen Höfen. Von den übrigen 3 Söhnen war Johann Anton Generalpostmeister in Rom, Antonius bekleidete die Stelle eines Postmeisters in Anvers.

Die Würde des Generalpostmeisters der Niederlande ging über auf Leonhards Sohn, Lamoral (II.). Derselbe war vorher in Militärdiensten, wurde bei Succession in die Würde seines Vaters vom Kaiser Mathias in den Grafenstand erhoben und während seiner Geschäftsführung wurde auch das Generalpostmeisteramt der Niederlande mit jenem im deutschen Reiche vereinigt. Lamoral starb 1624 mit Hinterlassung eines einzigen Sohnes, Leonhard (II.) Grafen von Taxis. Leonhard starb frühzeitig zu Prag 1627 und hinterließ eine Tochter und einen Sohn, Lamoral (III.). Auch Lamoral (III.) diente seiner Ahnen würdig mit außerordentlicher Hingebung für sein Amt bis zu seinem Tode 1673. — Sein Sohn und Nachfolger war Eugen Alexander, geboren 1652.

Erst unter diesem Taxis ward die Familie in den Fürstenstand erhoben, und zwar hatte Karl II., König von Spanien, die dem Grafen von Tassis gehörige Herrschaft Braine le Chateau in der Grafschaft Hennegau zu einem Fürstenthum unter dem Namen de la Tour et Tassis erhoben, und ihnen die Freiheit gegeben, dieselbe nach Gefallen zu erweitern und andere acquirirte Gebietstheile zu incorporiren; Kaiser Leopold

erst ertheilte dem Grafen Alexander Eugen die fürstliche Dignität am 4. Oktober 1695[1]).

Ihm succedirte der älteste Sohn Anselm Friedrich als General-Erb-Oberst-Postmeister des heiligen römischen Reiches, in Burgund und den Niederlanden; er starb 1739.

Von diesem letztern stammen nun die jüngsten Nachfolger, die Fürsten Alexander Ferdinand von Thurn und Taxis, welcher vom Kaiser Franz I. im Jahre 1747[2]) das Reichspost-Generalat als ein wirkliches Thronlehen erhielt und 7 Jahre später 1754 auf dem Reichstage in Regensburg, gegen den Widerspruch der meisten altfürstlichen Häuser — in das Reichsfürstliche Collegium eingeführt wurde. Er starb im Jahre 1773 in der Zeit des höchsten Glanzpunktes seines Hauses, dessen Abnahme sein Sohn Karl Anselm durch die im Jahre 1803 in Deutschland vollzogene Aufhebung der Bisthümer und ihrer weltlichen Macht erlebte.

Nach seinem Tode den 13. November 1805 ward sein Sohn und Erbe Alexander Carl Joseph in die Geschicke Deutschlands eingeführt, das im Jahre 1806 seine tausendjährige Staatsverfassung und mit ihr das Bestehen des Reichspostwesens verlor; Fürst Alerander trat von da ab in ein anderes Verhältniß zum deutschen Postwesen: er war nur mehr Chef der Landes-Postanstalten in einigen Staaten Deutschlands.

Sein Sohn Maximilian Karl übernahm am 15. Juli 1827 nach dem Absterben des Vaters dieselben Verpflichtungen und Sorgen; dieser erlauchte Fürst ist es, welcher den Vertrag

---

[1]) Klüber und Fischer geben irrthümlich das Jahr 1686 an.

[2]) Vischer's Zeittafel sagt unrichtig 1744.

mit Preußen vom 28. Januar 1867 unterzeichnete, und so das Ende der Herrschaft seines Hauses auf dem Gebiete des Postwesens zu erleben hatte.

Cap. III.
Die Taxis'schen Posten.

§. 1.
Der niederländisch-spanische Postenzug.

Es kommt nicht selten vor, daß man sich unter der Bezeichnung der Taxis'schen Posten und mit ihrem Beginne eine fertige Postanstalt in Deutschland vorstellt, — diese Vorstellung, so unrichtig sie ist, wird aber genährt durch die fast allgemeine Annahme, ein gewisser Franz Taxis habe im Jahr 1516 den Kaiser Maximilian für seine Pläne gewonnen und hierauf in Deutschland die Posten eingeführt.

Diese Erzählung, an der ebenso viel Wahres als Unwahres ist, bedarf aber doch eines historischen Hintergrunds; ohne diesen und wenn man freilich in der Geschichte der Posten überhaupt nicht weiter zurückdenkt, als bis auf diesen „gewissen Taxis", könnte man allerdings zu der vielverbreiteten Annahme verleitet werden, als habe Taxis die Posten „erfunden".

Daß dies Letztere überhaupt nicht der Fall war, dürfte wohl aus der bisherigen historischen Entwicklung von selbst

hervorgehen, daß es aber auch selbst in Deutschland unter Franz von Taxis noch keine andern Posten als die seitherigen, nämlich zu Fuß gehende und reitende Boten gegeben hat, das werden wir jetzt sehen.

Daß der Gedanke, Länder und Provinzen, die durch weite Entfernungen getrennt waren, miteinander durch Botencourse in Verbindung zu setzen, nichts mehr Neues war, das haben Herzog Georg mit Friesland und Meißen, ebenso die Herzoge Albrecht rc. rc. bewiesen, abgesehen von den Anstalten der deutschen Ordensritter und abgesehen von den bereits im schönsten Flor blühenden Postanstalten Ludwig XI.

In dieselbe Lage sah sich Maximilian, Erzherzog von Oesterreich, der nachmals 1486 zum römischen König gewählt und 1493 als deutscher Kaiser unter dem Namen Maximilian I. gekrönt wurde, versetzt.

Maximilian, Erbprinz und Sohn des Kaisers Friedrich III. hatte sich mit Maria, der Tochter und einzigen Erbin des in der Schlacht von Nancy (5. Januar 1477) gefallenen letzten Herzogs von Burgund, Karls des Kühnen, vermählt, und in Folge dessen nach dem Tode seiner Gemahlin dieses Herzogthum Burgund und einen Theil der Niederlande als Erbe erhalten.

Maximilian selbst verweilte zumeist in seiner Residenzstadt Wien, eine Verbindung zwischen Wien und Brüssel mußte daher vor Allem hergestellt werden.

Wen sollte der Kaiser zunächst eher mit der Leitung und Beaufsichtigung dieser Verbindung betrauen und beauftragen, als wieder einen Taxis, nachdem diese Familie schon längst dem Hause Habsburg dienend sich überhaupt und namentlich hierin schon in Tyrol und Steyermark hervorgethan hatte.

Der junge Franz (IV.) von Taxis befand sich, wie schon erwähnt, bereits am Hofe Maximilians, als sein Onkel Franciscus (III.), welchen wir schon als Corriero Maggiore bezeichnet gefunden haben, starb.

Daß also Franz von Taxis der nächste hiezu Berufene war, ist erklärlich, — indeß war diese Postverbindung mittelst reitender Boten weder eine kaiserliche noch eine Reichsanstalt, sondern lediglich wie alle andern, eine landesherrliche Verfügung, welche speciell den Hausinteressen zugewendet war und blieb.

Die Richtung, welche dieser Botencours nahm, ging von Brüssel durch Flamisoul (Bisthum Lüttich), Kreuznach (Erzbisthum Trier), Hochstift Speyer über Rheinhausen (ein jetzt ganz unscheinbares Dorf dicht am Oberrhein auf der großen Heerstraße aus Süddeutschland nach dem Elsaß und Frankreich), durch Württemberg über Augsburg nach Wien. —

Dieser Postcours hätte an und für sich keine große Wichtigkeit gehabt, wenn er nicht später doch als Grundlinie für die künftigen Reichsposten gedient hätte.

Indeß starb Franz schon nach wenig Jahren, im Jahre 1518 und ein Jahr später starb auch Kaiser Maximilian im Jahr 1519.

Es kann sehr bezweifelt werden, ob die von Franz eingerichteten Posten von Brüssel nach Wien vollständig durchgeführt wurden und in's Leben traten, aber gewiß ist es, daß Franz vom Kaiser Maximilian noch den Titel und die Würde eines Generalpostmeisters in allen seinen Staaten erhalten hatte. Dieser Titel erinnert schon vor Allem an die französischen Einrichtungen. —

Franz starb zwar kinderlos, aber für sein Amt und seine Titel fanden sich Erben genug in der Familie, denn wie gleichfalls schon erwähnt, kamen 4 Söhne seines Bruders Roger (II.) sofort aus dem Bergamesischen heraus und boten dem Hause Habsburg ihre Dienste an.

Die 4 Brüder Johann Baptista, Maphée, David und Simon von Tassis konnten zu keinem günstigeren Moment aus ihrer bisherigen Heimat an den österreichischen Hof kommen, denn nicht nur, daß eben für den verstorbenen Franciscus (IV.) ein tüchtiger Ersatz in den Niederlanden nothwendig war, sondern Kaiser Karl bedurfte ja nunmehr auch eines Vertrauensmannes in Spanien nicht minder wie in Italien.

Kaiser Maximilians Nachfolger war nämlich Karl I., König von Spanien, Enkel des Kaisers Maximilian (als Kaiser Karl V. genannt).

Noch niemals — die alten römischen Kaiser und vielleicht Karl der Große ausgenommen, hatte die Vorsehung so große Macht in Europa auf ein Haupt gehäuft, als Karl V. erbte. Die beiden verhängnißvollen Vermählungen — Maximilian I. mit der Erbtochter von Burgund und seines Sohnes Philipp I. mit Johanna von Spanien machten Karl'n, Philipps erstgebornen Sohn (1500) zum Herrn unermeßlicher Länder. — Philipp I., für welchen Kaiser Maximilian die Niederlande anfangs verwaltet hatte, war 1506 gestorben; Karl hatte das Erbe angetreten und so besaß er nun nach Maximilians Tode nebst dem deutschen Kaiserthum, den Niederlanden rc. rc. auch noch Spanien, Mailand, Neapel, den größten Theil von Italien und die mittelländischen Meerinseln; zu diesen Besitzthümern

hatte er aber auch den unversöhnlichen Haß Frankreichs gegen Spanien und Oesterreich geerbt.

Dieser Kaiser verlieh, wie erwähnt, denen von Taxis sofort das Indigenat in allen seinen Landen (1518) und übertrug die Aufsicht des Boten- und Courierwesens in Spanien dem Maphée, im Mailändischen dem Simon, dem David in Tyrol und über Alle setzte er den Johann Baptista de Taxis, welcher den Mittelpunkt seiner Thätigkeit nach den Niederlanden verlegte.

Der Wirkungskreis dieser 4 Taxis konnte sich ganz ohne Zweifel immer nur innerhalb der Grenzen der persönlichen und Hausinteressen des Kaisers bewegen, an die Anlegung von Posten im deutschen Reiche dachte man vorläufig gar nicht[1]).

Alle Nachrichten, welche die bisher genannten Taxis mit einer deutschen Post oder mit dem Reichspostwesen in Zusammenhang bringen, beruhen durchweg auf Irrthum[2]).

Erst bei dem nachmaligen Kriege des Königs Ludwig II. von Ungarn mit dem türkischen Kaiser Soliman II. zeigte sich die erste Spur einer deutschen Reichspost, wenn auch nur vorübergehend.

Als nämlich im Jahr 1522 eine besondere Conferenz und Zusammenkunft der deutschen Fürsten und Reichsstände nach Wien ausgeschrieben wurde, um mit König Ludwig von Ungarn wegen der Türkenhilfe das Nöthige zu verabreden, Kaiserliche Majestät aber eben auf dem Reichstage zu Nürnberg sich befand, so wurde von Kaiserlicher Majestät auch Chur-

---

[1]) Beust a. a. O. Band I.

[2]) Hausen, Staatsmaterialien. St. 5.

fürsten und Ständen damals beschlossen: (cfr. §. 5 des Reichsabschiedes) „Item ist bedacht: Nachdem solcher Bothschafft und Räthen in der Handlung allerley begegnen und entstehen mag, das in der Instruction nicht begriffen, und deßhalber weitern Bescheids von nöthn seyn, sollen zwischen Nürnberg und Wien mittlerzeit des Tags Post an gelegene Orte gelegt werden, darauf sie zu jeder Zeit, was ihnen begegnet und gehandelt wird, eilends und förderlich unserm Statthalter und Regiment allhero gen Nürnberg zu wissen thun und weitern Bescheid erlangen sollen" [1]).

Dieser Maßregel hätte man nicht bedurft, wenn schon ohne dieselbe eine entsprechende Einrichtung bestanden hätte; überdieß wird auch der Name Taxis hier gar nicht genannt, er hatte demnach auch mit dieser Einrichtung Nichts zu thun.

Dies ist also unstreitig das erste und älteste Beispiel einer deutschen Reichspost. (Reichsabschied vom Jahre 1522, §. 5.)

In den folgenden Zeiten bei jener Kriegserklärung Kaiser Karls V. (1542) und der deutschen Reichsstände gegen eben diesen Soliman II. treffen wir das zweite Beispiel von einer deutschen Post und zwar von einer Feldpost an; es wurde beschlossen, eine Post an einem bequemen Orte anzulegen, um von der Reichsarmee, welche unter dem Befehle des patriotischen Churfürsten Joachim von Brandenburg nach Ungarn marschirte, zeitige Nachricht zu erhalten. (Speyerischer Reichsabschied 1542, §. 45.)

---

[1]) Neue und vollständigere Sammlung des Reichsabschiedes, Frankfurt a/M. 1747. II. 242.

Alle diese Postanstalten waren nur vorübergehend, also nicht von Bestand. Indessen gaben dieselben unstreitig zu der nähern und beständigen Einrichtung der Postverfassung in Deutschland mit die erste Veranlassung.

Mittlerweile haben die Taxis wohl Zeit und Gelegenheit gefunden, die zwischen den Ausgangspunkten ihrer eigenen Thätigkeit gelegenen französischen Posten kennen zu lernen, — und gerade die Verbindung zwischen Baptista und Maphée, also zwischen den Niederlanden und Spanien — welchen Cours man nachher auch die spanisch-niederländische Post hieß, konnte nur durch französisches Gebiet geleitet werden; was die Verordnung Ludwig XI. vom Jahre 1464 bezüglich der durchreisenden Couriere angeordnet hatte, wissen wir bereits, aber auch die Taxis werden namentlich bei den wenig freundschaftlichen Beziehungen der beiden Souveräne ihre vielleicht bittere Erfahrung gemacht haben, und hatten Gelegenheit genug, sich die Einrichtung der französischen Postanstalt nebst allen ihren Vortheilen auf das Genaueste kennen zu lernen.

Dies scheint auch wirklich der Fall gewesen zu sein, denn Johann Baptista hatte mittlerweile auch seinen jüngsten dritten Sohn Franciscus zu sich beschieden, gewiß nur in der Absicht, ihn für seine Pläne bezüglich des Postwesens heranzubilden.

Franz von Taxis ward von Kaiser Karl V. im Jahre 1536 zwar auch zum Generalpostmeister ernannt[1]), starb aber schon sehr bald und so ging Amt und Würde auf Johann Baptistens vierten Sohn, Leonhard von Taxis, über.

---

[1]) Moser, deutsches Staatsrecht, Frankfurt 1752. Bd. 5. pag. 11.

Leonhard von Taxis brachte zur Ausführung, was sein Vater Baptista zu vollenden durch den Tod verhindert wurde.

§. 2.

Die Bestrebungen Leonhards von Taxis nach Errichtung einer Reichspost.

Leonhard strebte vor Allem nach einer großen Autorität und Macht seiner Person, um mit mehr Energie und Nachdruck und mit desto gesicherterem Erfolge seinen Plan ins Werk setzen zu können. Der Plan bestand in der Errichtung einer ständigen reitenden Post, welche aus den Niederlanden durch das Bisthum Lüttich und die Trierischen Lande bis auf Speyer und Rheinhausen ging; von da aber durch das Herzogthum Württemberg über Augsburg und Tyrol nach Italien.

Kaiser Karl V. unterstützte nicht nur diese neue Posteinrichtung durch Summen Geldes, sondern ernannte auch den Leonhard von Taxis zu seinem niederländischen Oberpostmeister und wies ihm seine Besoldung und Amt in den Niederlanden an. Die Bestallung ist in der Brüsseler Canzlei und zwar in französischer Sprache ausgefertigt[1]).

Der Kaiser erwähnt in diesem offenen Briefe (lettres patentes) der großen Verdienste, welche zuerst Baptista von Taxis und nach diesem dessen Sohn Franz, sowohl seinem Großvater und Vater, als ihm insbesondere geleistet habe. Deßhalb ernennt er den Leonhard von Taxis, Bruder des heimgegangenen Franz zum obersten Leiter und Meister seiner Posten[2]).

---

[1]) Lünig, Reichsarchiv, pars general. pag. 441 und 442.

[2]) Nous icelny Leonhard confians à plein de ses leaulté preuve

Er ermächtigte ihn insonderheit, die gesammte Leitung der Posten zu übernehmen, dieselben nach Bedürfniß von einem Ort zum andern zu verlegen, pflichtvergessene Beamte abzusetzen und andere an ihrer Stelle zu ernennen. Zur Bestreitung dieser Dienste, sowie zur Verabreichung der Besoldungen erhält Leonhard von Taxis alle üblichen Rechte, Ehren, Vorrechte, Freiheiten, Vortheile und Erträgnisse (emoluments y acustumées et appertenans). Dagegen leistet Leonhard den Eid der Treue in die Hände des Siegelbewahrers, Cardinals Granvella. Der Kaiser fordert aber auch seine Gerichtsherren, Beamte, Diener und Unterthanen auf, dem genannten Leonhard von Taxis allen nöthigen Vorschub und Beistand zu leisten, insbesondere aber seine Posten bei Tag und Nacht durch die Städte, Festungen und alle ihnen anvertrauten Orte frei und ungehindert gehen zu lassen und vorkommenden Falls die erforderlichen Vorspanne gegen Entschädigung herbeizuschaffen [1]).

---

d'homme et bonne diligence, et a fin mesmement que toutes despeches soient tant plus seurement et diligement dirigez et toutes choses concernans de dit office conduictes, comme il convient pour notre dit service, et le bien de nos Royaumes, Pays et Sujets a nous retenu, commis et estably, retenons, commettons et establissons par les presentes au dit Estat et office de Chief et Maistre General de nos dictes Postes etc. — (Alle diese Edicte, sowie die Bestallungsbriefe erinnern wieder lebhaft an die französischen Postedicte unter Ludwig XI.)

[1]) Mandons aussi a nos dicts Insticiers, Officiers, Serviteurs, et Subjects, prions et requerons aultres cuy ce regarde, que à icelay Leonard en faisant et exerceant les choses dictes et ce qu'en depend ils facent toute addresse, faveur et assistance et à luy et a nos dictes Postes facent ouverture, et laissent passer et repasser de jour et de nuict par les villes, forteresses et lieux à euls commis etc.

Der Schatzmeister mit seinen Untergeordneten und der Obereinnehmer sind angewiesen, die gewohnten Zahlungen nach den festgesetzten Terminen zu verabreichen[1]).

Einzelne Punkte dieses Patentes sind jenen der französischen Post-Edicte fast nahezu gleich, und die Art und Weise seiner Abfassung, die schlaue Vorsicht, in welcher zwar am Eingange der Kaiser alle seine Titel als Kaiser anführt, während im Texte nirgends vorkommt, daß die Anordnungen lediglich für die Niederlande gelten sollen, möchte wohl zu der Vermuthung führen, daß Leonhard von Taxis das Patent selbst punktirt hat.

Sei dem wie ihm wolle, dieses Patent ist die erste Grundlage und erste Urkunde zu den Taxis'schen Posten; sie ist aber auch der erste Anfang zu den unablässigen Streitigkeiten und Streitfragen geworden, die von da ab die Geschichte der Posten ausfüllen.

Der Umstand nämlich, daß die Urkunde von Brüssel aus datirt und in der niederländischen Canzlei, ebenso, daß sie in französischer Sprache abgefaßt war, galt den Widersachern als Beweis, daß die Bestallung des Leonhard lediglich für die Niederlande galt, während Leonhard von Taxis ihr die Absicht des Kaisers unterschob, das Postwesen des Reichs unter unmittelbare kaiserliche Leitung stellen zu wollen; jedenfalls war in der Urkunde die Stellung des burgundischen Herzogs in diejenige des Hauses Habsburg und der kaiserlichen Würde so kunstvoll hineingearbeitet, daß es sehr schwer blieb, zwischen diesen ursprünglich getrennten Dingen die Grenze zu finden.

---

[1]) Les gaiges et tractement au dict office.

Unbestritten war es, mochte man auch die Taxis'sche Post als eine Privatanstalt ansehen, welche lediglich der Herzog von Burgund in seinem eigenen Interesse eingerichtet habe, daß diese Einrichtung doch mit landesherrlicher Bewilligung getroffen und offenbar vom Kaiser unterstützt sei.

Vermöge der erhaltenen Concession hatte es nun keinen Zweifel, daß Taxis in den Niederlanden Posten anlegen konnte, wie er wollte — aber ob er dies auch im deutschen Reiche zu thun ermächtigt war, das war die Frage!

Die Fürsten und Stände ließen übrigens theilweise den Taxis ungestört in seinen Unternehmungen, und im Jahr 1552 soll auch der Postcours von Brüssel nach Wien und Italien vollkommen eingerichtet (in esse) gewesen sein [1]).

So lange Kaiser Karl, der Spender solcher Vorrechte für Taxis das Regiment in Händen hatte, fand Leonhard von Taxis gewiß wenig oder gar keine Einsprache der Territorialfürsten, durch welche seine Posten geleitet waren, als aber Karl am 23. Oktober 1555 die Regierung der Burgundischen Länder an seinen Sohn Philipp, — welcher Vicekönig von Neapel war — abtrat und 1556 der Regierung vollends zu Gunsten seines Bruders Ferdinand entsagt hatte, da fingen bald die Einen, bald die Andern an, sich gegen die Anordnungen des Taxis in ihren Landen zu beschweren oder beschwert zu fühlen, vielleicht drängte sich nun auch der Neid an die sich immer besser organisirende Anstalt des Taxis heran, deren Vortheile doch wohl Jedem klar werden mußten. Man sah gleichsam die rasche Ausdehnung einer solch glücklich angelegten An=

---

[1]) Moser, Staatsrecht. Band 5, pag. 12.

stalt voraus und sei es, daß die Fürsten besorgten, es möchte ihnen allmählig ein förmliches Servitut aus dem Durchritt der Taxis'schen Posten erwachsen, sei es, daß sie sich in ihren bisherigen landesherrlichen und hergestammten auch wohl erworbenen Rechten verletzt sahen, wenn Taxis ihre Unterthanen gleichsam zu spanischen Bediensteten machte oder daß sich gar fremde Beamte ins Land eindrängten, — kurz, in politischer Hinsicht waren nunmehr die Niederlande, Spanien und Deutschland getrennt, ein fremder Monarch war Herr der Niederlande, und nun gingen einige Reichsstände selbst so weit, den Taxisschen Posten den Durchgang durch ihre Gebiete ganz und gar zu versagen, und nicht mehr zu gedulden, daß sich Beamte eines fremden Herrn in ihrem Lande aufhielten und darin Anordnungen träfen.

Man schmollte, grollte, ließ seine Wuth und Rache an den durchreitenden Postillons aus, machte gegen Taxis eine Faust in der Tasche, — dachte aber nicht daran, von dem eigenen guten Rechte selbst Gebrauch zu machen, und in eigener Erkenntniß der so wohlthätigen Anstalt selber Landesposten zu errichten, resp. zu vermehren. —

Diese Reichsstände haben also nicht einmal von dem Ei des Columbus Gebrauch zu machen gewußt oder verstanden. Glücklicherweise ließ sich Leonhard von Taxis, so gefährlich solche Reibungen auf sein Unternehmen wirken mußten, in seinem großen Plane nicht stören; mit klarem Geiste sah er dem Sturm entgegen und suchte ihn dadurch zu beschwören, daß er die vom Kaiser Karl V. erhaltene Bestallung nun auch durch Ferdinand I., welcher inzwischen am 24. März 1558 in Frankfurt als deutscher Kaiser gekrönt worden war, bestätigen, be-

ziehungsweise die so angezweifelte Vollmacht nun für das ganze deutsche Reich ausdehnen zu lassen strebte; Leonhards Bitte wurde gewährt und der kaiserliche Bestallungsbrief erschien am 21. August 1563 [1]).

Der Kaiser sagt darin ausdrücklich, daß Leonhard von Taxis unter Berufung auf den offenen Brief Karl V., ihn, den Kaiser, um Bestätigung seines Amtes bezüglich der Posten im heiligen römischen Reich und in den Habsburg'schen Erblanden, und was sonst gemeiniglich und insonderheit aller und jeder so gemeldtem Generalpostmeisteramt in Niederland anhängig, nichts davon ausgenommen '„demüthiglich angeruffen und gebeten habe".

Diese Bestätigung wird in der ausgedehntesten Weise ertheilt, unter Aufführung aller Einzelheiten, welche schon der offene Brief Karl V. enthalten hatte. Insbesondere gebietet der Kaiser allen und jeden Churfürsten, Fürsten, Geistlichen und Weltlichen, Prälaten, Grafen, Freyherren, Herren, Rittern und Knechten 2c. 2c. „und sonst allen andern Unsern, auch Unserm Königreiche, erblichen Fürstenthume, und Landesunterthanen und Getreuen was Würden, Standes oder Wesens sie sind, ernstlich und festiglich mit diesem Brieff, dem Leonhard von Taxis alle die Dienste und Hilfeleistungen zu gewähren, welche schon Karl V. angeordnet hat, und demselben in der Ausführung seines Amtes jede mögliche Förderung angedeihen zu lassen, unter der Androhung, „als lieb Euer jedem sei", Unser und des Reiches schwere Ungnad und Straff zu vermeiden".

---

1) Lünig, Reichsarchiv, pars general. Leipzig 1713. I. 441.

Diese Bestallung hatte mehr gleichgesehen, als sie eigentlich war, — der Kaiser hatte also die Vollmacht der Taxis bestätigt, und des Kaisers Befehl, Leonhard in seinen Unternehmungen zu unterstützen, war nunmehr an das ganze Reich gegangen, — allein die ursprüngliche Bestallung (welche die neue Urkunde wortwörtlich wiedergibt) lautete: „soviel die Posten im heiligen Reiche und unsern Erblanden gelegen, so von dem durchlauchtigsten Herrn Philippsen, König von Hispanien, allein unterhalten und besoldet werden." Das war also wieder nur der bisherige spanisch-niederländische Postcours — und anderseits aber entzog er der dem Leonhard ertheilten Begünstigung seine eigene österreichische Landespost, indem es in der Urkunde heißt: „doch uns der Posten halber, so wir selbst besolden und unterhalten, an Fürsehung und Bestellung derselben unvorgrifflich und unschädlich".

Zur Ertheilung so ausgedehnter Befugnisse, wie sie Leonhard von Taxis für das ganze deutsche Reich anzustreben suchte, war der Kaiser für seine Person allein nicht befugt, er hätte hiezu als einer Reichsangelegenheit der Mitwirkung des Reichstages bedurft. Der Kaiser wollte aber auch offenbar diese Befugniß nicht auf das ganze Reich ausgedehnt wissen, da er ausdrücklich seine eigene landesherrliche Post in Oesterreich ausnimmt, wodurch in analoger Weise doch auch alle übrigen Landesposten vor den Eingriffen des Leonhard von Taxis geschützt waren.

Umgekehrt war auch gesagt, daß nun Niemand anders als dem Taxis erlaubt sein sollte, Posten anlegen zu dürfen. — Dieses letztere war offenbar ein unbestrittenes und thatsächlich vielfach ausgeübtes Recht — war vielmehr nach wie vor ein

Hoheits-Recht der Reichsstände, welches der Kaiser, eben weil er es für sich als Erzherzog von Oesterreich aufrecht erhalten wollte, auch andern Mitständen gegenüber umsoweniger beeinträchtigen durfte, als er ja in seiner Wahlcapitulation eidlich angelobt hatte, die Stände des Reichs bei ihren Hoheiten ꝛc. ohne seinen und männiglich Eintrag und Verhinderniß bleiben zu lassen.

Daß der Kaiser aber die Taxis'schen Posten gegenüber der Unthätigkeit der Reichsstände, und inmitten so unvollkommener Verbindungsmittel in Allem möglichst schützen und unterstützen wollte, ist ebenso selbstverständlich, als es auch nur im wohlverstandenen Interesse des Kaisers liegen konnte, endlich auch in Deutschland eine Anstalt erstehen zu sehen, die wie in Frankreich unter einheitlicher Leitung schon längst ganz andere Resultate erzielte, als es bei der Zerrissenheit der einzelnen Landesposten, Botenanstalten, langsamen Güterfuhren oder gar mit den Metzgerposten der Fall war.

Denn alle diese Verkehrsmittel, wie wir sie vom Mittelalter in die neue Zeit haben herüberkommen sehen, bestanden noch im schönsten Flor ihrer verrosteten Gewohnheiten und zunftmäßiger Ausübung.

Wenn daher Leonhard von Taxis beabsichtigte, seine Postunternehmungen über das ganze Reich auszudehnen, so war dies ein Gedanke, welcher allein schon groß und verdienstvoll genug ist, um seinen Namen für ewige Zeiten mit goldenen Lettern in die Blätter der Geschichte einzuschreiben. Er ließ es aber nicht nur bei dem Gedanken, sondern er kämpfte mit mächtigen materiellen Hindernissen und Schwierigkeiten, um

die bereits getroffenen Einrichtungen aufrecht und im Gange zu erhalten.

Vor Allem waren es die pekuniären Mittel, welche Leonhard von Taxis in Verlegenheit setzten. Die Erträgnisse aus der Benützung seiner Postzüge waren damals noch nicht so stark, die Benützung nicht so umfassend, der Correspondenzen-Verkehr selbstverständlich noch nicht so entwickelt, daß die Posteinkünfte allein die Anstalt hätten erhalten können. König Philipp von Spanien vielmehr war verpflichtet, diese spanisch-niederländisch-italienische Postanstalt zu unterhalten.

Philipp fand aber schon bei seiner Abreise nach Spanien im Jahre 1558 die niederländischen Finanzen in einem sehr zerrütteten Zustande, und er selbst war prachtliebend und verschwenderisch. Als nun 1568 die Unruhen unter Granvell und der Religionskrieg ausbrach, da trat auch eine Zerrüttung aller Verhältnisse ein.

Es war ein mächtiger Rückschlag, den hauptsächlich diese zerrütteten finanziellen Verhältnisse auf die Postanstalten übten; alle öffentlichen Zahlungen stockten, daher auch jene für die Posten, und so drohten diese gänzlich in Verfall zu gerathen[1]).

Ohne die außerordentliche Thätigkeit und Geschicklichkeit des Leonhard von Taxis hätte gewiß die ganze Anstalt wieder aufgehört. — Die Besorgniß um den Verfall der Posten war um so allgemeiner, als man wohl fühlte, daß es gerade in einer Zeit solcher Gährung nothwendig war, von den benachbarten Staaten sichere und schnelle Kunde zu erhalten. Da man aber auch eben wegen der bisherigen Ausdehnung der Anstalt befürchtete,

---

[1]) Häberlein, deutsches Staatsrecht, Bamberg 1797, Band 3.

es möchte Spanien mit dieser niederländischen Post zu weit gehen, d. h. ihre bisherigen Privilegien zu weit ausdehnen[1]), da ersuchten die Churfürsten und Stände des Reichs im Jahre 1570 den Kaiser Maximilian, welcher mittlerweile 1564 den deutschen Kaiserthron bestiegen hatte, er möge die Anstalt „beim Reiche“ erhalten, weder zu Grunde gehen, noch aber auch in förmliche Bevormundung übergehen lassen, „weil die Posten eines römischen Kaisers sonderbare (besondere) Hoheit und Regale zur Förderung der Correspondenzen zwischen Potentaten inner- und außerhalb des Reiches, so man bei der kaiserlichen Regierung zu schleuniger Verrichtung nothwendiger Geschäfte bedürfe, welches insgemein allen Ständen und ihren Unterthanen sowohl, als des Reichs Commercien in viele Wege nützlich und bequem sei, als möchte der Kaiser das Postwesen beim Reiche erhalten, dann ihrer Majestät es auch Amts und Pflichten halber als ein Mehrer des Reichs zu thun schuldig seye, und es dero Nachkommen zum Präjudiz in fremde Hände nicht dürfe kommen lassen“ [2]).

Die Gemeinnützigkeit dieser Anstalt, die Nothwendigkeit, selbe als allgemeine Staats- und Reichsanstalt zu handhaben, ward also hier bereits öffentlich anerkannt. Es schien daher nicht mehr Anmassung des Kaisers, wenn die Posten als ein Reichsregale bestellt wurden, sondern es war Willfährde gegenüber den Bitten der Stände, welche einzig durch Rücksicht auf das Gemeinwohl geleitet wurden.

---

[1]) v. Beust, a. a O. I. pag. 104.
[2]) v. Beust, a. a. O. I. pag. 104.

§. 3.

Die Versuche Henotts gegen Taxis.

Solche Vorstellungen ohne thatkräftige Unterstützung halfen indeß der guten Sache wenig oder gar nichts; die finanziellen Kräfte waren bereits so erschöpft, daß Taxis selbst in Schulden gerathen und überdies einzelnen Postmeistern oder Posthaltern die bedungenen Vergütungen für die Stellung der Pferde nicht mehr ausbezahlen konnte; in Folge dessen wurden auch diese Bediensteten schwierig und wollten die Posten nicht mehr eher weiter führen, als bis sie ihre rückständigen Gelder empfangen hätten; die meisten Schwierigkeiten machten die vier Württembergischen Postmeister zu Knittlingen, Enzweihingen, Cannstadt und Ebersdorf, welche zusammen 6000 Kronen zu fordern hatten [1]).

Leonhard von Taxis sah sein mit so vieler Mühe aufgerichtetes Werk an dem Mangel finanzieller Subsidien allmählig seiner Auflösung näher rücken, und mußte noch überdies die Befürchtung hegen, es möchte irgend ein Anderer von bessern Kräften unterstützt sich der Sache annehmen, und so ihm für ewige Zeiten die besseren Erfolge einer Anstalt entriffen werden, die er mit Sorg' und Mühe ins Leben gerufen und mit so vielen Schwierigkeiten gerade die schwerste Zeit ihres Entstehens hindurch lebensfähig erhalten hatte.

---

[1]) Lünig, Grundveste Europäischer Potenzen, Gerechtsame. Leipzig 1716, Thl. II. 234. Eine Krone wird in diesem Vertrage von Rheinhausen zu 24 Batzen. ein Batzen zu 4 Kreuzer gerechnet; eine Krone galt demnach 1 fl. 36 kr. heutigen Geldes.

Schon machten die Augsburger im Jahre 1579 einen Versuch, ein neues Botenwesen einzuführen, schon begann ein Bürger Cölns, Namens Henott, sich mit der Sache vertraut zu machen und Leonhard's von Taxis Verlegenheit wuchs von Tag zu Tag, aber auch die Halsstörrigkeit der Württembergischen Posthalter.

Ein Glück war es für die Sache, daß Kaiser Rudolph II., welcher 1575 zum römischen König erwählt und 1576 den kaiserlichen Thron bestiegen hatte, durch geeignete Patente die bisherigen Vorrechte des Taxis zu schützen suchte.

Doch mit Patenten allein war der Sache nichts genützt, nach wie vor fehlte das Geld und die Posten erfuhren tour und retour in dem Württembergischen die empfindlichsten Störungen und Unterbrechungen. Henott wurde daher in seiner Unternehmungslust immer zuversichtlicher und wandte sich in der That 1580 mit einem neuen Entwurfe an den Kaiser. Nach diesem Plane sollte der Kaiser die bisher von der Familie Taxis verwalteten niederländischen und italienischen Posten ihm, Henott, übertragen, er wolle dagegen die Kosten aufbringen, die unterbrochenen Course überall wieder in Gang bringen und sich mit den Posthaltern in Württemberg vergleichen.

Kaiser Rudolph II. billigte diesen Entwurf vorbehaltlich weiteren Vergleichs mit dem König Philipp II. von Spanien[1]).

Henott errichtete wirklich eine ordinäre Post in der Reichsstadt Cöln über den Hundsrück, welche bei Kreuznach zur Brüsseler Post stieß und dieselbe weiter führte.

---

[1]) cfr. Rudolph II. Brief an Herzog Ludwig von Württemberg bei Lünig, Grundvesten n. XXXI. p. 240.

Es war also damals 1580 in Deutschland ein doppelter Postenlauf; vom kaiserlichen Hofe ging wöchentlich eine ordinäre Post, wie auch von Rom, Venedig, Mailand, Mantua nach Augsburg, von da durch die württembergischen Lande über Rheinhausen nach Brüssel; dieser Postcours fing schon 1543 an, der zweite aber, der von Cöln ausging, nahm 1580 seinen Anfang [1]).

Gleichzeitig ordnete der Kaiser den Fugger und Ilsungen als Commissäre ab, um vorläufig wenigstens den Durchgang der Posten durch Württemberg zu sichern.

Henott ließ sich dagegen lange nicht bei den württembergischen Posthaltern sehen, um die zunächst fälligen Ausgaben für die weitere Unterhaltung der Posten zu bereinigen, so daß nunmehr die Württemberger die Führung der Posten völlig einstellten und hievon ihrem Herzog pflichtmäßig Anzeige erstatteten. Nun stockte alle Verbindung; die Posten blieben vor der Grenze Württembergs liegen, und erst als Erzherzog Ferdinand, der damals die gefürstete Grafschaft Tirol besaß, sich für Henott verwendete, ließen sich die Württembergischen Posthalter nochmals besänftigen.

Trotz aller Verwendung aber, welche Henott fand, brachte er doch die materiellen Mittel nicht auf, um sein Project halten zu können.

Henott versprach nun bis zur Frankfurter Fastenmesse im

---

[1]) Information des Rheinhauser Postmeisters vom Jahre 1638 bei Lünig, Grundveste p. 220. — Im Posthause zu Rheinhausen befand sich noch 1638 das gewöhnliche Posthorn und die Jahrzahl 1552 war in Holz eingeschnitzt.

Jahre 1587 jedem Posthalter auf Abschlag 25 fl. zu bezahlen; die Württembergischen Posthalter gingen jedoch auf eine so schnöde Abfindung nicht ein. Die gänzliche Zerrüttung des Postwesens veranlaßte denn endlich Kaiser Rudolph dem von Taxis zu erklären, er solle sich entweder mit Henott und den Württembergischen Posthaltern vergleichen oder er werde überhaupt über die Posten, soweit sie noch in Händen des Taxis waren, anderweitig verfügen.

Leonhard von Taxis bot zwar Alles auf, ließ sogar seinen Sohn Lamoral, welcher in Spanien die Leitung des spanisch-niederländischen Courses versah, kommen, um mit seiner Unterstützung da und dort persönlich zu interveniren, doch vergebens, — es fehlte an Geld, und so fehlten alle Mittel, um irgend einen Vergleich zu Stande zu bringen. — Die Führung der Spanisch-Taxis'schen Post aus den Niederlanden durch das deutsche Reich nach Italien blieb nun in den Händen Henotts; die Führung der Post aus den Niederlanden durch das deutsche Reich nach Italien durch Taxis hatte demnach mit dem Jahre 1587 vollständig aufgehört und nun stand Henott mit den sämmtlichen Postmeistern im Vertrags-Verhältniß. — Henott war reich an Versprechungen und kunstfertig im listigen Hinhalten; vom Zahlen war keine Rede; desto eifriger suchte er vom Kaiser Patente zu erwirken, durch welche den Nebenboten, der Metzgerpost und dem städtischen Botenwesen eine möglichst enge Grenze gesetzt werden sollte; denn er sah ein, daß dieselben die Erträgnisse der ordinari Posten — so nannte man diese regelmäßigen Postzüge — bis zur Lebensunfähigkeit schmälerten; wenn es auch kein Wunder war, daß man sich bei so zerrütteten Einrichtungen allenthalben der durch lange Jahre der Gewohnheit

und durch Herkommen liebgewordenen, wenn auch langsamen Botenverbindungen wieder bediente.

Henott war der Mann nicht, der die Fäden einer immerhin für jene Zeit schon großartigen Verbindung zusammenhalten konnte, ganz abgesehen davon, daß er noch viel weniger Geldmittel aufzutreiben vermochte, als Taxis.

Henott hatte selbst im Jahre 1589 noch nichts bezahlt und war ernstlich froh, wieder mit heiler Haut seiner Verbindlichkeiten los zu werden. — Sein glänzender Fiasco war ein ebenso glänzender Triumph für Taxis, der nun erst recht zur Geltung gelangte. Henott mochte wohl die Schwierigkeiten erkannt haben, welche mit der Leitung des Unternehmens verbunden waren, und hatte eingesehen, daß in den ersten Anfängen nicht Alles Gold war, was glänzte.

Henott verglich sich mit Taxis und trat in dessen Dienste, wie er es früher war.

§. 4.

Das Reichs-General-Postmeisteramt.

Der Vorfall mit Henott hatte indessen den Leonhard von Taxis, welcher sich noch immer den größten Vortheil von den Posten versprach, wenn selbige nur erst recht im Gange wären, gelehrt, auf seiner Hut zu sein. Er sah wohl ein, daß ihm die Bestätigung Kaiser Ferdinands kein ausschließliches Recht gab, Posten in Deutschland anzulegen, denn er selbst war ja nicht einmal kaiserlicher, sondern nur niederländischer, von der Krone Spanien abhängender General-Postmeister. Vielleicht versprach er sich weniger Gefahr, wenn er es dahin bringen

könnte, daß er vom Kaiser zum Generalpostmeister im deutschen Reiche ernannt würde.

Taxis war so glücklich, seinen Zweck zu erreichen, indem der Kaiser im Jahre 1595 ihn zu seinem General-Oberpostmeister im heiligen deutschen Reich ernannte.

Mit dieser Urkunde oder Bestallung Rudolph II. fängt also die Generalpostmeisterwürde der Familie Taxis im deutschen Reiche an, während sich dieselbe bis jetzt lediglich auf die Niederlande bezogen hatte. Kaiser Rudolph verglich sich auch 1595 mit König Philipp II. von Spanien, da dieser bis jetzt zunächst als Herzog von Burgund das Generalpostamt in den Niederlanden zu besetzen hatte; gleichzeitig wurde von diesem Akt sämmtlichen Reichsständen Eröffnung gemacht.

Jetzt war also Leonhard von Taxis kaiserlicher Generaloberpostmeister im Reich, und gesichert, daß der Kaiser nicht noch einen andern dazu ernannte. Dies hatte auch die Wirkung, daß man jetzt in den einzelnen Reichslanden um so eher Taxis'sche Postanstalten zuließ, wenn darum gebührend nachgesucht wurde, denn man glaubte sich dadurch dem Kaiser gefällig zu erzeigen. Bald darauf entstand am kaiserlichen Hofe aber auch die Idee, das Postwesen für ein kaiserliches Regale zu erklären. In einem kaiserlichen Mandat vom 6. November 1597 ward die Post ein hochbefreites kaiserliches Regal genannt, dem kein Hinderniß, Eintrag oder Nachtheil geschehen dürfe.

Ein besonderes Verdienst um die weitere Ordnung der Dinge erwarb sich nun Henott, der mit allen Kräften dem Taxis zur Seite stand; er bereinigte zunächst mit Hilfe der kaiserlichen Commissarien die noch bestehenden Differenzen be-

züglich der Rückstände; sonach führte er eine neue Ordnung der Routen und Führung der Ordinarien ein, „nach welcher nun alle 8 Tage aus den Niederlanden nach Italien und aus Italien nach den Niederlanden die Post geführt würde, auf eine sichere Stund zu Augsburg ankommen und von dannen alsbald jegliches an sein gehöriges Ort expedirt werden sollte, und durch solches Mittel würden die kaiserlichen Briefe und Sachen zweimal in der Woche auf Augsburg und einmal auf Italien, Speyer, Cöln und Niederland, auch also vice versa an den kaiserlichen Hof auf eine bestimmte Stunde kommen und das Alles ohne des Kaisers Kosten außerhalb der 380 Gulden, so der Kaiser dem Postmeister zu Venedig und seinen 5 untergebenen Postboten bis Trient reichen lasse"; — kurz, „er wolle daran, daß mit des Taxis Rath und guten Willen solche Expedition mit des Kaisers wenig Unkosten geschehen solle, und es werde sich finden, daß er diese angehende Postreformation auf solche Wege gerichtet und die Auf- und Abfertigung der ordinari mit solcher schleuniger Expedition geführt werden solle, daß der kaiserlichen Hof-Kammer dadurch künftighin viel Couriergeld und andere Unkosten erspart werden würden".

Vor Allem aber galt es jetzt, diese Reichsposten dadurch lebensfähig zu machen, daß man sie vor schädlicher oder unbefugter Concurrenz sicher stellte; die gefährlichste erkannte man gewiß mit Recht in den schwunghaft betriebenen Metzgerposten. Allein, dies machte mehr Schwierigkeiten als man glaubte; mahnen, befehlen, selbst ersuchen pflegt dort wenig Eingang zu finden, wo eine gewisse Abneigung, Eifersucht, pecuniäres oder politisches Interesse — wohl oder übel verstandenes —

in's Getriebe kommen. So recht und billig es war, die Bemühungen der von Taxis um Emporbringung und Aufrechthaltung der gemeinnützigsten Anstalt durch Erweiterung und Schutz mit aller Macht zu unterstützen und zu belohnen, denselben Ersatz für die vielen Opfer und Kosten zu sichern, und dadurch das Unternehmen in Stand zu setzen und zu erhalten, ein Werk zu vervollkommnen, das unmittelbar und so mannichfaltig auf das Wohl der Staaten und Einzelner einwirkt, so mußte es doch bösen Eindruck machen, wenn man zu rücksichtslos gegen das Botenwesen verfahren wollte, worüber vorzüglich die Reichsstädte klagten.

Ein mächtiges Hinderniß lag in der Eifersucht der Stände auf ihre Landeshoheit. Auf diese durfte kein Schatten von kaiserlicher Gewalt und Macht fallen, ohne daß nicht bei Mächtigeren Widerstand, bei minder Mächtigeren wenigstens Protestationen veranlaßt wurden.

So mußte denn am 6. November 1597 ein eigenes kaiserliches Patent erscheinen, in welchem namentlich auf die Abstellung des Nebenbotenwerks und der Metzgerposten gedrungen wird, da sie der Einführung der regelmäßigen Posten empfindlichen Schaden verursachten. Diese Verordnung spricht sich energisch dagegen aus, „wie angemaßt es sei, daß die Metzger Briefe und Sachen bei Tag und Nacht durch eigene Roß und Boten, deren sie etlichen Orten zu 6, 8 oder 10 Meilen in Städten und auf dem Lande unterlegen, aus Italien, Teutsch- und Niederlanden zu Schaden und Verderb des kaiserlichen Ordinari-Postwesens befördern und noch obendrein das Posthorn führen, als stünden sie in des Kaisers Diensten".

„Wer nach Publication dieses Mandats noch bei unrecht-

mäßiger, gewerbsmäßiger Verführung von Postsachen getroffen würde, sollte mit 100 Goldgulden bestraft werden, außerdem das Roß und die Postsachen confisciret werden".

„Wollten jedoch einige Städt, Kauf- und Handelsleute sich noch der Metzger- und anderer Boten bedienen, so konnte es nur unter der Bedingung geschehen, daß vom Ort der Aufgabe bis zum Bestimmungsort eine Abwechslung, sei es der Person des Boten oder der Pferde nicht mehr stattfinde[1]).

Gleichzeitig (1598) erging auch vom Kaiser an den Herzog von Württemberg und andere Reichsstände ein Erlaß, worin sie aufgefordert wurden, sie sollen den Anordnungen des Taxis und seines Bevollmächtigten Henott allenthalben, wo und wann sie behufs Errichtung neuer Stationen getroffen würden, Folge verschaffen und „dies mit so großen Unkosten und Mühe von Neuem erhebte Postwesen allenthalben dermassen zu befördern, wie das des Kaiserlichen Regiments und des heiligen Reichs Nothdurft insgemein merklich und hoch erfordern thut 2c. 2c."

Des Herzogs Friedrich Resolution in dieser Sache war:

„Weil es keine Schuldigkeit ist, darf man auch nicht pa-
„riren, wie wir es dann auch nicht thun werden, oder ihrer
„Majestät für die Posten bitten, selbe anders wohin zu legen,
„denn wie es vor alters gehalten worden, so bleibt es." —

Aus einem württembergischen Gutachten an die Stadt Ulm wird es klar, daß man in den Mandaten der Kaiser bereits eine zu große Ausdehnung ihrer Macht und umgekehrt zu viel Beschränkung der Landeshoheit der Stände erblickte; daher zeigte

---

[1]) Lünig, Reichsarchiv, p. g. pag. 443—446.

sich jetzt da und dort kräftiger Wiederstand von Seite der Landeshoheiten gegen die Mandate und Befehle des Kaisers. Freilich antwortete nicht gerade Jeder mit so energischen Resolutionen wie Herzog Friedrich, dem die Taxis'sche Postangelegenheit wohl am meisten verleidet sein mochte. Aber man wollte eben den Mandaten den Gehorsam versagen, weil, wie das württembergische Gutachten sich ausdrückte, dem Generalpostmeister oder dessen Nachgesetzten rücksichtlich der Postmeister und der Ihrigen in den Ländern der Stände — unbegrüßt ihrer — mehr Jurisdiction und Botmäßigkeit als vorher eingeräumt werde. Der Herzog von Württemberg fand daher den Vorschlag gut:

„Daß, wofern dies Mandat überhaupt anzunehmen sein möchte, zuvörderst dahin getrachtet werden sollte, wie man von Spanien wegen vergewissert sein möchte, daß hiedurch dem Reiche und dessen Ständen kein Nachtheil oder Gefahr zugezogen, nur hinwiederum den Ständen durch das ganze spanische Territorium ebenmäßig sicherer Paß verstattet werden solle".

Mit den spanischen Posten war die Sache mittelst Vergleiches vor der Ernennung des Leonhards zum Reichs-General-Postmeister bereits abgethan; Taxis, der nur Aufnahme und freien Durchzug der Posten wünschte, durfte sich solchen Vorbehaltes wegen wenig bekümmern, wenn er nur seine Absicht bei Gründung und Ausdehnung der Anstalt erreichte!

Er erreichte sie aber auch, denn in jenem Vergleich, den Henott auf Befehl Leonhards im Jahre 1596 zu Augsburg mit den Württembergischen Postmeistern abgeschlossen hatte, unterschrieb Postmeister Hanns Vogel im Namen der übrigen eine von Henott entworfene Postordnung, in welcher dem Leonhard

von Taxis die Gerichtsbarkeit über die Postmeister und Postboten in Ansehung ihres Amtes eingeräumt wurde.

Mit dieser Bewilligung einer Art von Gerichtsbarkeit war der damalige Herzog Friedrich von Württemberg ebensowenig zufrieden, als mit der von Kaiser Rudolph II. bekannt gemachten Postverordnung[1]).

Trotzdem, daß nun viele Reichsstände über dieses Vorgehen des Kaisers ungehalten waren, bürgerte sich doch das Taxis'sche Postwesen als Reichspost immer mehr ein, aber auch das Botenwesen und landesherrliche Postwesen gewann durch sichtbares Streben nach einheitlicher Gestaltung, und hätte Taxis gar kein Verdienst um das Postwesen, so bliebe ihm gewiß das, daß er mindestens auf den allgemeinen Nutzen einer solchen Anstalt aufmerksam gemacht und die allgemeine Concurrenz wach gerufen hatte; es scheint jedenfalls die Behauptung Staengel's, als wäre die Postanstalt mit größerer Liebe gepflegt und so zum allgemeinen Besten bälder und vollständiger in Deutschland durchgeführt worden, wenn sie nicht eine aufgedrungene gewesen und wenn die Rechte der Landeshoheit hiebei geachtet geblieben wären, in Ansehung der Unthätigkeit der Reichsstände jeder positiven Begründung zu entbehren[2]).

Leonhard von Taxis konnte getrost auf die einstweiligen Erfolge seiner Bemühungen zurückblicken, als er im Jahre 1612 das Zeitliche segnete, nachdem er bis in's 90. Lebensjahr sich in seinem vorgesetzten Ziele abgemüht hatte. Im gleichen Jahre,

---

[1]) Lünig, Grundveste n. LVIII und LX.

[2]) Stängel, das deutsche Postwesen. Stuttgart 1844 pag. 14.

am 20. Jänner 1612 starb auch Kaiser Rudolph II. Ihr Hinscheiden besiegelte eine neue Epoche für die Entwicklung des Postwesens.

Cap. IV.

Die deutsche Reichspost.

Rudolphs Nachfolger war sein ältester Bruder Mathias, welcher am 24. Jänner desselben Jahres zu Frankfurt als Kaiser gekrönt wurde.

Leonhards Nachfolger wurde dessen Sohn, Lamoral von Taxis, welcher bislang die österreichischen Erblandposten in Böhmen und Ungarn als Hofpostmeister geleitet hatte.

Mathias nahm sich nicht minder thätig um das Postwesen an, wie Rudolph; Lamoral dagegen wußte die Intentionen seiner Vorfahren genau zu verfolgen und sah klar und deutlich das Ziel vor sich, nach welchem er zu streben habe. Es war die Befestigung der bisherigen Vorrechte seiner Familie, die Ausdehnung von Amt und Würde und Wirkungskreis, die Sicherstellung seiner Unternehmungen gegen alle Einsprachen und Proteste von Seite der Landeshoheiten und Reichsstände — und vor Allem Beschränkung und Niederdrückung des bisherigen, seinem Postwesen zur größten Gefahr concurrirenden Nebenbotenwesens, mit einem Worte, der Stern, der seinen Hoffnungen vorleuchtete, war das Monopol der deutschen Posten im alleinigen Besitze seiner Familie.

Das Glück goß sein ganzes Füllhorn über Lamorals

Bestrebungen aus, denn Kaiser Mathias erneuerte nicht nur 1614 die von Rudolph II. der Posten wegen in's Reich ergangenen Patente, sondern Lamoral fand auch durch den glücklichen Fortgang des Postwesens gegründete Gelegenheit, das Gesuch, mit den „Reichsposten" belehnt zu werden, an den Kaiser bringen zu können.

Das Gesuch ward auf Befehl des Kaisers vom Churfürsten von Mainz, als Reichskanzler, geprüft und des Kanzlers Gutachten fiel zu Gunsten des Taxis für die Belehnung aus[1]).

In Folge dieses Gutachtens erhielt Lamoral von Taxis — der in den Reichsgrafenstand erhoben worden war — zur Vergeltung seiner und seiner Vorfahren Verdienste um Kaiser und Reich und „zur Befestigung des höchst wichtigen Postwesens" am 27. Juli 1615 vom Kaiser das Reichs-Generalpostmeisteramt als ein neuangesetztes Regale für sich und seine männlichen Erben zu **Lehen.** Churfürsten, Fürsten und Ständen des Reichs wurde auf das Schärfste befohlen, den Lamoral und seine männlichen Leibes-Erben an ihrem Erb-General-Reichspostlehen bei Vermeidung kaiserlicher Ungnade und einer Strafe von 50 Mark löthigen Goldes nicht im mindesten zu stören[2]), dagegen mußte sich Lamoral durch einen Revers vom 20. Juli 1615 verpflichten:

---

[1]) Der Churfürst von Mainz hatte als Reichskanzler auch die Leitung der Reichskanzlei unter sich, und wie ehedem der Kanzler für richtige Expeditionen der Reichscorrespondenzen aus und zu der Kanzlei durch die Boten und Couriere zu sorgen hatte, so war ihm auch jetzt noch und künftig das Protectorat, wenn auch nur formell, über das Postwesen geblieben.

[2]) Lünig's Reichsarchiv p. g. 446—448.

1. des Reichs-Generalpostmeisteramts halber nächst dem Kaiser in alle Wege auf Churmainz seinen gehörigen Respekt zu haben;

2. nicht nur von Cöln nach Frankfurt, von da nach Nürnberg und folgends bis an die nächste Post nach Böhmen eine neue ordinäre Post auf seine Kosten in's Werk zu setzen, sondern auch die von Alters gebräuchlichen ordinären Posten nach Nothdurft fleißig zu bestellen und in ihrem hergebrachten Esse zu erhalten, ferner

3. sowohl kaiserliche Staffeten als andere Briefe des Kaisers, des Churfürsten von Mainz, des Reichsvicekanzlers, der kaiserlichen geheimen Räthe und Reichshofräthe, auch anderer hohen Officiere unentgeltlich zu besorgen, hingegen

4. den kaiserlichen Hof- und Niederösterreichischen Postämtern keinen Eintrag zu thun [1]).

Also jetzt erst, nachdem lange vor 1000 Jahren die römische Staatspost zerfallen war, sah Deutschland eine Reichspost wieder, und dies noch lange nicht mit jener Vollendung, wie damals unter den römischen Cäsaren! Bis jetzt war nur wöchentlich einmal eine ordentliche Post vom kaiserlichen Hofe, sowie von Rom, Venedig, Mailand, Mantua ꝛc. ꝛc. nach Augsburg, von da durch das Württembergische nach Rheinhausen, Kreuznach, Brüssel und wieder zurück gegangen. Dabei waren alle Reichsstände, in deren Städten, Flecken oder Dörfern Poststellen angelegt waren, frei von aller Brieftaxe, und den

---

[1]) Moser, Staatsrecht Thl. 5. S. 39. §. 42.
Schmauss corp. jur. publ. pag. 719.

Häusern Pfalz, Württemberg, Bayern, Burgau und Baden wurden auch ihre Canzleipakete unentgeltlich besorgt. Hingegen mußten sie auch die Posthäuser und Postbediensteten von allen Lasten und Leistungen befreien und wegen richtiger Bestellung ihrer Briefe und andern Sachen noch eine gewisse Zubuße geben[1]).

Dieser bisher einzige Taxis'sche Postzug wurde von jetzt an mannichfaltig vermehrt; Lamoral fand unter seinen Postmeistern manch tüchtiges Organisationstalent und so kamen bald theils mit, theils ohne Einverständniß der betheiligten Landeshoheiten in Kürze verschiedene Postcourse zu Stande[2]).

So wurde noch im Jahre 1615 von Frankfurt über die Bergstraße eine Ordinaripost angelegt, wobei die churfürstlichen und fürstlichen Häuser Pfalz und Hessen rc. rc. die Errichtung von Zwischenstationen in ihren Gebieten zwar beförderten, dagegen sich auch freie Beförderung ihrer Dienst-Correspondenz und Aktenpakete bedingten.

Im Jahre 1615 hat auch der Postmeister Henott in Cöln, nachdem er am kaiserlichen Hof gewesen, die Poststellen von Retz (Rötz) in der Oberpfalz, denn bis dahin sind vorher die kaiserlichen Posten von Prag aus bereits in esse gewesen, bis nach Nürnberg unterlegt, gleichzeitig aber auch dem Rath zu Nürnberg versprochen, er wolle ihren bisherigen Privilegien dadurch durchaus keinen Eintrag thun. Die Nürnberger

[1]) Pütter, deutsches Staats- und Fürstenrecht. Göttingen 1790. Heft 1. pag. 39.

Moser, Staatsrecht, Thl. V. pag. 36. §. 34.

[2]) Namentlich machte Bayerns Herzog, Ferdinand Maria, bezüglich der Aufnahme auswärtiger Beamten Schwierigkeiten.

machten aber Schwierigkeiten, wollten namentlich das Posthaus nicht in die Stadt aufnehmen, sondern es sollte vor den Thoren (im Gostenhof) bleiben, bis sie endlich in Folge einer Zuschrift Lamorals von Taxis: „Sie wollten aber nicht gedenken, daß ich darum gemeint sei, einige Neuerungen wider ihre Stadtboten und alten Gebrauch einzuführen ꝛc. ꝛc.“ nachgaben.

Weiter legte der Postmeister Birchden von Frankfurt, mit kaiserlichen Patenten und Empfehlungsschreiben des Churfürsten von Mainz versehen, (1616) Posten von Frankfurt nach Fuld, Erfurt, Naumburg und Leipzig an. Er ernannte in Erfurt einen Postverwalter und den Botenmeister Johann Sieber zum kaiserlichen Reichspostmeister in Leipzig. Sieber starb 1652.

Birchden begab sich von Leipzig nach Hamburg, errichtete einen Botencours über Rothenburg a/W., Verden, Nienburg und Minden nach Cöln, und trug so fleißig nicht blos zur Erweiterung, sondern auch zur innern Verbesserung Vieles bei. Der Postenlauf nach Prag erhielt 1618 durch Vervielfältigung der Postwechsel die erforderliche Beschleunigung; der Zug ging durch das Würzburgische. Die Würzburgischen Kanzleipakete wurden kostenfrei geführt. Die Post nach Wien wurde von Nürnberg über Augsburg, im Jahre 1620 aber wieder zur Abkürzung der Zeit und des Weges über Regensburg geleitet.

Die Hamburger machten wie die Nürnberger Bedenklichkeiten und ließen sich erst dann herbei, wenn dies „vorhabende neue Postwesen“ ihre bisherigen Privilegien und alten Herkommen keinen Abbruch, den allgemeinen nothleidenden Commercien aber beförderlich sein sollte! Birchden erhielt nun auch von den churfürstlichen und fürstlichen Häusern Brandenburg, Braunschweig, Lüneburg, Anhalt und andern Ständen die Genehmigung,

Posten in ihren Gebieten anzulegen oder durch ihr Gebiet führen zu dürfen, unter der Bedingung freier Beförderung ihrer Correspondenzen rc. rc.

Nun willigte auch Hamburg ein; es erhielt einen Postmeister, und so legte Birchden „mit Leibes- und Lebensgefahr", wie sein Bericht sagt, „die Posten von Hamburg bis Cöln an".

Nur die Nürnberger konnten sich lange nicht mit dem neu eingeführten Postwesen und resp. mit dem dort errichteten Postamte befreunden und ihre unablässigen Klagen und Beschwerden über Verkümmerung ihrer bisherigen Privilegien und Gewohnheiten veranlaßten auch den Kaiser Mathias 1616 dem von Taxis zu schreiben, daß es Jedem freistehen sollte, seine Briefe und Pakete auf die kaiserliche Post, seines Gefallens und Beliebens zu geben, oder aber der Stadt oder an deren Patricularboten nach Belieben aufzugeben und anzuvertrauen.

Solche Erlasse konnten allerdings nicht geeignet sein, dem mit so viel Mißtrauen und Schwierigkeiten aufgenommenen Reichspostwesen eine feste Grundlage zu verschaffen, und Taxis hatte in der That einen um so schwierigeren Standpunkt, als er bestrebt sein mußte, durch Aufgebot aller seiner Kräfte und durch die möglichst besten Einrichtungen seinem Unternehmen Vertrauen und Unterstützung auch von Seite der Betheiligten zu verschaffen. Gerade in Nürnberg wollte aber auch das Reichspostwesen lange nicht aufkommen und kostete dem Taxis jährlich weit mehr, als es ihm eintrug.

Im Jahre 1618 schickte auch Taxis zur Untersuchung der näheren Verhältnisse seinen Postmeister Birchden nach Nürnberg, in Folge dessen mehrfache Uebelstände geordnet und namentlich

aber auch eine regelmäßige Post von Nürnberg nach Augsburg eingerichtet wurde.

Noch war die Schale des Glücks für das Haus Taxis nicht voll genug, ihre Vorrechte und Privilegien sollten noch eine größere Ausdehnung erfahren! Kaiser Mathias war zwar am 10. März 1619 gestorben, aber der darauffolgende Kaiser Ferdinand II. gewährte, was dem Glanze und der Ehre des Hauses Taxis zu wünschen übrig war.

Die mißlichen Verhältnisse, unter welchen Ferdinand II. den Thron bestieg, die Kriegsflamme, die er in allen seinen Staaten auflodern sah, die ersten Vorboten eines 30jährigen Brandes, die Sorge bald da, bald dort die Flamme zu löschen, ließ ihn nicht abhalten, gerade auch auf die Postanstalt, dieses Werk des Friedens, sein Auge zu werfen, wohl wissend, daß gerade diese Anstalt sich dort als unentbehrlich darstellt, wo schnelle Kunde von drohenden Gefahren, wo schnelle Nachrichten vom wahren Stande oder der Lage der Angelegenheiten nothwendig war.

Er begünstigte daher Lamorals Unternehmungen und schmeichelte seinen Wünschen, seinen Verdiensten, denn im Jahre 1621 ward unterm 27. Oktober durch ein kaiserliches Diplom das Erbfolgerecht in das Reichspostlehen auch auf die weibliche Descendenz der von Taxis ausgedehnt, und einige Jahre später als Reichsthronlehen erklärt; sodann wurden Patente ins Reich an mehrere Reichsstände und Städte erlassen: namentlich den 5. Juli 1624 an Cöln, Frankfurt und Nürnberg (welche noch immer fest auf ihrem alten Botenwesen bestanden), alles Nebenbotenwerk, Metzgerposten u. s. w., was dem Reichspost-Regale nachtheilig sein könnte, abzustellen.

Lamoral überlebte diesen neuen Glanz und feste Bürgschaft für das Gedeihen der Macht und des Reichthumes seiner Familie nicht lange; er starb noch im nämlichen Jahre (1624). Im General-Erbpostmeisteramte im Reich und in den Niederlanden folgte ihm sein Sohn Leonhard II., Graf von Taxis.

Trotz der Kriegsunruhen breiteten sich die Posten doch immer mehr aus; die Anstalt begann auch dem Hause Taxis allmählig einträglich zu werden, und sie für die aufgewandte Mühe und Kosten reichlich zu entschädigen.

Kein Wunder also, daß Taxis jetzt immer mehr auf Anlegung neuer Posten bedacht war, kein Wunder aber auch, daß man da, wo noch keine Taxis'schen Posten zugelassen waren, ihre Zulassung bedenklich fand. Taxis beschied sich wohl, daß er diese Zulassung nicht von Rechtswegen fordern könnte, und selbst am kaiserlichen Hofe beschied man sich dessen, wenn man gleich die Post ein hochbefreites kaiserliches Regale nannte.

Als während des dreißigjährigen Kriegs in Westphalen, Ober- und Niedersachsen Taxis'sche Posten angelegt werden sollten, erließen die Kaiser Intercessionsschreiben an die Churfürsten und Fürsten, ja selbst an die Städte Hamburg, Bremen, Lübeck u. s. w. Es hieß darin: „Hierum ersuchen wir Dero Liebden hiemit gnädiglich, Sie wollen Uns zu besonders angenehmen gnädigsten Gefallen — dem Grafen Taxis, daß er die Posten anlegen möge, unweigerlich verwilligen".

„Hieran erweisen Uns dero Liebden ein besonders angenehmes Werk".

Inzwischen hörte doch trotz der Erweiterung des Taxis'schen Postwesens das Botenwesen in den einzelnen Ländern und Reichsstädten nicht auf, im Gegentheil gedieh auch dieses zu

einer immer größeren Vollkommenheit, so daß selbst eigene Directoren, die Botenmeister, auch wohl Postmeister genannt, die Aufsicht darüber zu führen hatten.

Daneben existirten noch immer die Metzgerposten, welche den Taxis'schen Posten so vielen Abbruch thaten.

Unter so verschiedener Herren Leitung diese verschiedenen Anstalten standen, kamen sie doch nach und nach, da sie in ihren Zwecken doch auf ein gleiches Ziel hinführten, zu gleichen Formen.

So waren schon seit 1608 Briefträger bei den Boten-Anstalten bedienstet; sie erhielten von jedem Briefe, den sie brachten, 3 Pfennige; ließ man die Briefe selbst abholen, so gab man dem Botenmeister für jeden Brief einen Pfennig. Nicht mehr als einen Pfennig zahlte man ferner dem Botenmeister für einen abgehenden Brief. War er größer als ein Bogen, oder waren andere Papiere beigelegt, so wurde das Paket gewogen und von jedem Loth ein Pfennig bezahlt. (Leipziger Magistratsbotenordnung vom 4. Februar 1608.)

Um das Jahr 1615 wurden die Briefe bereits registrirt, und der Gebrauch des Blasens mit dem Posthorne vom Stadtthor bis an das Posthaus datirt sich von dieser Zeit.

Was während des 30jährigen Krieges die allgemeine Unordnung und Zerrüttung aller Verhältnisse den Posten Abbruch that, das ward ihrer Ausbreitung hinwiederum durch das wachsende kaiserliche Ansehen genützt.

Aber doch sollte eine schwarze Wolke das Glück der Taxis verdunkeln: unscheinbar anfangs legte sie sich in der Folge mit finstern Schatten auf das Unternehmen des Taxis'schen Hauses.

Cap. V.

Das österreichische Hof-Postamt.

§. 1.

Dessen Einfluß auf das Reichs-Postwesen.

Wir haben bereits erwähnt, daß wie andere Reichsstände und Landeshoheiten ihre Landesposten, der eine in dieser, der andere in jener Weise eingerichtet hatten, so auch schon Kaiser Maximilian, dann alle folgenden Kaiser als Erzherzoge von Oesterreich &c. &c. in ihren Landen Landesposten errichtet hatten. —

Wir haben gesehen, daß schon sehr frühe der Name Taxis mit dem Post- oder Courierwesen in Tyrol und Steyermark genannt wird; zu der Zeit, als Henott auf kaiserlichen Befehl die Reformation des Postwesens vornahm, war in den erzherzoglichen Erblanden Georg Püchl von Pichlberg Obersthofpostmeister, welcher auch am 21. Mai 1596 Bericht und Gutachten über Henottens Relation „das allgemeine Postwesen betreffend" an den Kaiser zu erstatten hatte!

Nach Püchl folgte im österreichischen Hofpostamte Hanß von Wolzogen, dann Mathias von Taxis, weiter Lamoral von Taxis, welcher, da er in die Stelle seines 90jährigen Vaters als General-Obristpostmeister im Reich und den Niederlanden erklärt wurde, etliche Monate hernach seines Hofpostmeisteramtes entlassen, während an seiner Stelle der bisherige Niederösterreichische Landpostmeister Carolo Magni 1612 zum Obristhofpostmeister ernannt und bestätigt wurde.

Als Lamoral von Taxis 1615 mit dem General-Reichspostamt belehnt worden war, so behielt man sich, wie erwähnt, kaiserlicher Seits in dem Taxis'schen Lehenbrief das kaiserliche Hofpostamt bevor, und in dem von dem Freiherrn von Taxis ausgestellten Revers heißt es ausdrücklich:[1])

„Zuvörderst aber untern Prätext und Fürwand ob verstandener mir erwiesener Gnad, neuen Ansatz-Bewillig- und Verleihung Ihro Kaiserlichen Majestät Hof- und Niederösterreichischen Postämtern keinen Eintrag, Irrung, Verhinderniß oder Beschwerung, wie und was Weiß solches immer geschehen und zugehen möchte, thun oder verfügen solle noch wolle, sintemal mehr höchstgemelte Kaiserliche Herr Majestät für sich und Deroselben Nachkommen am Reich und Dero hochlöblichen Hauß Oesterreich vorberührte Hof- und Niederösterreichische Postämter von angezogener Gnad, Bewilligung und Verleihung gänzlich abgesondert und ausgeschlossen und darunter im wenigsten begriffen nnd verstanden haben wollen 2c."

Diese kaiserlichen Hofpostmeister übten auch ihr Amt und ihre Stellung bei den Reichs- und Collegialtagen von 1612 bis 1636 ohne Einspruch von irgend einer Seite aus.

Von Carl Magni ging das Amt auf seinen Sohn Hanß Jacob Magni über, von diesem aber wurde es mit kaiserlichem Vorwissen und Consens, durch Vermittlung des damaligen Hof-Canzlers Johann Baptist Verda von Verdenburg im Jahre

---

[1]) v. Beust a. a. O. Band I. pag 169.

1623 um die für damals enorme Summe von 15000 fl. und 6 Kutschpferden an Hanß Christoph Freiherrn von Paar zu Hardberg und Krottenstein, römisch kaiserlicher Majestät Rath, Kämmerer und Obrist, auch Erblandpostmeister in Steiermark transferirt.

Im Jahre 1624 machte nun Kaiser Ferdinand II. dieses Obrist-Hof- und Oesterreichische Erblandpostmeisteramt zu einem Lehen für Paar und seine Nachkommen.

Auch dieser Lehnbrief ist nicht in der Reichs-, sondern in der österreichischen Canzlei expedirt worden und heißt es darin unter Anderm: [1])

„Darum mit wohlbedachtem Muth, guten Rath, rechtem Wissen auch in Ansehung, daß er (nämlich Paar) seinen bishero ihme anvertrauten Obristen-Hofpostmeisteramt zur Beförderung unseres und des ganzen gemeinen Wesens Nutzen, wohl vorgestanden und dasselbe in gute Ordnung gerichtet aus gnädigst wohl affectionirter eigner Bewegniß, Ihme Hanß Christoph von Paar 2c. 2c. und dessen eheliche Leibeserben und derselben Erbes-Erben und Descendenten männiglichen Stammes, diese besondere Gnade gethan, und Ihme obbemeldtes Obristhofpostmeisteramt über die Posten in unsern Erbkönigreichen Ungarn und Böhmen, und deren encorporirten Provinzen, wie auch unsern Erzherzogthum Oesterreich unter und ob der Ens, nun hinführo an zu einem Mannslehen von neuen gnädigst angesetzt, verwilliget und verliehen 2c."

Die Belehnung des Taxis und jene des Paar, kraft welcher

---

[1]) v. Beust a. a. O. Band I. pag. 170.

der Erstere seine Rechte und Privilegien als Reichs-Oberstpostmeister, der andere als Hof-Oberpostmeister im möglichst weitesten Umfange auszubeuten bemüht war, gab zu unaufhörlichen Streitigkeiten über die Distribuirung der kaiserlichen Correspondenzen 2c. und Erhebung des Portos, wovon wir weiter unten sprechen wollen, Veranlassung.

Allein die Differenzen zwischen Taxis und Paar, die fortwährenden Competenzconflicte — denn Paar führte sein Hofpostamt stets in der unmittelbarsten Umgebung des Kaisers und gleich einer ambulanten Post — waren noch lange nicht die letzten Folgen der Belehnung des Paar, und resp. der dadurch notorisch geschaffenen exempten Stellung der österreichischen Landesposten.

Die Hauptsache war — und das war es, warum die Taxis'schen Posten nie zu der angestrebten Einheit gelangten — daß das Beispiel der Kaiser in ihren doch auch zu Deutschland gehörigen Erblanden eigene Posten zu halten und zwar mit Ausschließung der Reichsposten eben nicht geeignet war, bei den Reichsständen — besonders jenen, welche eigene Posten unterhielten — Folgsamkeit bei Aufnahme Taxis'scher Reichsposten zu erwirken.

Die Reichsstände hielten und schätzten sich in ihrer Landeshoheit für ebenso unantastbar, wie dies der Kaiser, der als Erzherzog von Oesterreich, also gegenüber seinen Landesposten auch nur ein Reichsstand war — für seine Landesposten gegenüber den Reichsposten in Anspruch nahm.

Man wog daher solche Maßregeln des Kaisers sehr ängstlich und genau ab, und fand, daß man eigentlich gar nicht gezwungen werden könne, Taxis'sche Posten im eigenen Gebiete

zu dulden, daß man vielmehr mit gleichem Hoheits-Rechte seine eigenen Landesposten halten könne.

Die Furcht, sich immer mehr und mehr durch Taxis'sche Posteinrichtungen in der eigenen Machthabergewalt beschränkt zu sehen, mitunter auch der Neid gegen das immer einträglicher werdende Unternehmen, ein Vortheil, den sich mancher Reichsstand wohl mit Recht zu Herzen nahm — das Alles brachte eine Stimmung hervor, die nichts weniger als günstig für die Taxis'schen Posten sein konnte.

So mußten denn auch unterm 3. November 1627 wieder eigene Schreiben an den Churfürsten von Mainz, Cöln und Sachsen, nach Fuld, Hamburg, Lübeck, Bremen, an den Landgrafen von Hessen, an die Herzoge von Braunschweig, Meklenburg, Sachsen, Coburg, Eisenach, Weimar und Holstein erlassen werden, worin willige Aufnahme Taxis'scher Posten anempfohlen und angezeigt wird, daß der Kaiser dem Reichspostmeister gemessene Befehle gegeben habe, die Posten als ein **kaiserliches hochbefreites Regale** in ihren Ländern einzuführen und wohl zu bestellen.

Auch wurde unterm 17. Dezember des nämlichen Jahres neuerdings ein Patent ins Reich erlassen, worin, wie in dem vorigen den Churfürsten, Fürsten und Ständen befohlen wird, das Botenwerk als dem kaiserlichen Regale und den Posten höchst zuwider abzustellen.

So stand schon die Reichspostanstalt auf einem gefährlichen Boden, als Leonhard von Taxis (II.) im Jahre 1627 in Prag starb und seine hinterlassene Wittwe die Verwaltung des General-Reichspostamtes für ihren noch minderjährigen Sohn Claudius Lamoral (III.) übernahm.

Dieses Interregnum im Reichspostwesen scheint der Kaiser wohl benützt zu haben, um vielleicht weniger das Gebiet der Reichsposten besser zu arrondiren, als vielmehr seine Erblandposten weniger zu belasten.

Es bestanden nämlich vom böhmischen Walde bis nach Augsburg noch 10 Posten, welche von dem kaiserlichen Pfenningsmeisterei-Amte bezahlt wurden. Zu dieser Zeit wurden die Posten in Oesterreich und Böhmen, theils von der Hofkammer, theils vom Hofpostamte bezahlt. Die burgundischen Posten wurden von der königlichen Kammer in Brüssel besoldet. Den Posten im Reiche aber ließen die Taxis durch die Post-Cassen zu Frankfurt, Augsburg, Nürnberg, Hamburg, Leipzig u. a. die Zahlungen vom Ertrage der italienischen und deutschen Correspondenz verabreichen und bezogen die Ueberschüsse für sich. Damals wurden die Postämter mit ihrem Ertrag den Postmeistern gegen eine bestimmte Summe in Admodiation gegeben, wie dies in Frankfurt der Fall war, wo dem von Birchden unterm 31. März 1623 von Taxis das Postamt gegen eine jährliche Summe von 600 Reichsthaler zu 48 Stüber brabäntisch übertragen wurde.

Kaiser Ferdinand II. erließ nun unterm 6. November 1629 ein Rescript an die Gräfin von Taxis, als Vormünderin ihres Sohnes, des Inhalts: daß, nachdem Kaiserliche Majestät das Reichspostregale in ein Corpus gebracht und nachdem Paar mit dem Postwesen in den Erbkönigreichen und Landen belehnt worden, mithin nur die 10 Posten im Reiche noch übrig seien, welche nach Inhalt der kaiserlichen Investituren zu den Reichsposten gehören, also auch von dem General-Obrist-Postmeister unterhalten werden sollen, so soll sie sich erklären, ob sie diese

Posten übernehmen, mithin das ganze Regale cum suo onere behalten wolle, worauf auch alsbald die Bereitwilligkeit zur Uebernahme von der Gräfin von Taxis erfolgte.

§. 2.

Das Gutachten des churfürstlichen Collegiums über das Nebenbotenwerk.

Die Fortdauer des Kriegslärms, die häufigen Eingriffe der schwedischen Generale in das bestehende Postwesen, die durch die Schweden erfolgte Vertreibung des einen oder andern Postmeisters (z. B. Sieber in Leipzig 1631) und Besetzung der Aemter mit schwedischen Bediensteten, welche sehr wahrscheinlich von den bisherigen Einrichtungen nichts verstanden, die fortwährenden Uebergriffe des Botenwesens 2c. 2c., dies Alles rüttelte indeß mächtig an dem festen Bestande der Taxis'schen Posten.

Kaiser Ferdinand II. that jedoch Alles, um die gräfliche Familie von Taxis bei der Nutzung ihres Lehens zu schützen.

So erneuerte er 1635 die bereits 1627 ergangenen Verordnungen wegen Abschaffung der Metzgerposten[1]). Im folgenden Jahre 1636 ließ der Kaiser selbst das churfürstliche Collegium ersuchen, die bei dem Postwesen im heiligen römischen Reich nun von vielen Jahren her eingerissenen schweren Mängel und Gebrechen in reife Berathschlagung zu ziehen und sein Gutachten zu eröffnen: auf was Weise und Maaß

---

[1]) Lünig, Reichsarchiv p. g. p. 451 und 459.

hierinnen zu remediren, und ob das Nebenbotenwerk, welches zu merklicher Unterdrückung des Postwesens gereiche, bei jetzigen Zeiten gänzlich oder nur zum Theil aufgehoben oder abgestellt werden solle?

Das Collegium glaubte nun allerdings, durch die gänzliche Cessirung des Nebenbotenwerks möchte es bei den Ständen „um des alten Herkommens und der diesfalls erlangten Possession willen allerhand Difficultäten setzen", weßwegen dasselbe ein Gutachten dahin abgab, daß an allen jenen Orten, wo keine Ordinari-Posten durchgehen oder angestellt sind, die Anordnung der reitenden oder fußgehenden Boten billig zugelassen und den Städten selbst durch deren Territorien die Boten zu gehen, heimzustellen sei. In den übrigen und in den Reichsstädten dagegen, wo im Namen der Kaiserlichen Majestät durch die Gräflich Taxis'schen Erben die Ordinari-Posten wöchentlich eingerichtet und nur mit schweren Kosten unterhalten werden, da sollten Nebenboten nur unter den Bedingungen gestattet werden, daß sie

1. ohne Führung des Posthorns,

2. zu Fuß oder nur mit einem Pferde, welches aber unterwegs nicht gewechselt werden darf, einige Briefe von Privat-, Kaufleuten, oder andern Bürgern und Einwohnern übernehmen,

3. aber unterwegs nirgends wieder Briefe einsammeln und annehmen dürfen[1]).

Es seien also die Reichsstädte anzuhalten, die über ihr

---

[1]) Lünigs Reichsarchiv p. gen. p. 456.

Botenwesen gesetzten „Directores" ihre Botenhäuser, die offenen und allgemeinen Briefsammlungen und deren Verführung bei ernster Strafe zu inhibiren und abzuschaffen.

Bei dieser Gelegenheit beschwerte sich übrigens auch das Collegium über das maßlos hohe Porto, welches von den Taxisschen Posten erhoben würde.

Dieses Gutachten war also gerade nicht ganz zu Gunsten des Taxis ausgefallen.

Noch ehe dasselbe zum Vollzug gelangen konnte, war Kaiser Ferdinand II. am 15. Februar 1637 gestorben.

Sein Sohn und Nachfolger Ferdinand III. anerkannte und bestätigte jedoch das churfürstliche Gutachten und erließ auf Grund desselben im Jahre 1637 die entsprechende Verfügung: „nach welcher alle in den Reichsstädten über das „sonderbahre Boten-Wesen angesetzte Directores „und angeordnete sonderbahre Botenhäuser und „gemeine Sammlung der Briefe bei unnachläßi-„ger Straf inhibiret, aufgehoben und abgeschaffet „werden 2c. 2c."

Diese Verordnung brachte eine förmliche Revolution unter die Leute, welche bisher das sehr einträgliche Nebenbotenwerk betrieben, und es gab manche Stadt, die sich offen für sie annahm und dem Kaiser Vorstellungen machte, so namentlich die Reichsstadt Frankfurt, der gegenüber der Kaiser schwach genug war, die einmal so präcis gegebene Verordnung in einem mil-deren Sinne zu deuten.

Die verwittwete Frau Gräfin Alexandra von Taxis als Vormünderin ihres minderjährigen Sohnes und belehnten Erb-Generalpostmeister Lamoral Claudius Graf von Taxis hatte

nämlich diesem Patente vor Allem jene Auslegung gegeben, als ob durch dasselbige jede Botenverfassung völlig aufgehoben wäre.

So wollte sie namentlich die Botenverfassung der Stadt Frankfurt a/M. entreißen; Kaiser Ferdinand III. schrieb ihr aber auf gestellte Klage des Frankfurter Magistrats 1638 zurück: „Bei diesem Postpatente ist unsere kaiserliche Intention niemals dahin gemeint gewesen (maaßen es denn der Inhalt auch klärlich zu erkennen gibt), daß das Nebenbotenwerk aller Orten im heiligen Reiche gänzlich und durchgehends nicht sondern nur die Excessus und neuerlichen Mißbräuche desselben aufgehoben und abgestellet werden sollen". Zugleich wurde der Gräfin befohlen, die Stadt Frankfurt a/M. bei ihrer Botenverfassung nicht weiter zu beunruhigen [1]).

So angenehm und ersprießlich die erste präcisere Fassung der Verordnung für die Entwicklung des Reichspostwesens gewesen wäre und so sehr sie geeignet war, den Grund zur allmähligen Durchführung des Postregals zu legen, so unangenehm wurde die mildere Auffassung und Nachgiebigkeit des Kaisers für die Postanstalt und ihre ausübenden Beamten und Diener, denn sie hatte sich lange allen erdenklichen Chicanen und Unbillen von Seite der ehemaligen und noch bleibenden Boten auszusetzen, wobei offene Angriffe auf der Landstraße und Prügeleien nicht ausgenommen waren, so daß im Jahre 1642 ein neues strenges Postpatent hiegegen erlassen werden mußte.

Dagegen, gleichsam zur Ermunterung und Vergeltung für den so schweren und gefährdeten Dienst der kaiserlichen Posten wurden durch gleiches Patent alle Postverwalter überall, „wo

---

[1]) Lünig, Grundveste Nro. XCI., Schreiben des Kaisers vom 20. Dezember 1638.

die Posten im heiligen Reiche eingeleget und unterhalten werden", von „aller Beleg, Einquartierung des Kriegsvolks zu Fuß und zu Roß, wie auch aller Wachten und dergleichen onerum, Kriegs-Contributionen und Auflagen gänzlich und allerdings befreiet."

§. 3.

Competenz-Conflicte mit den Paar'schen Posten.

Die Gräfin von Taxis hatte während ihrer vormundschaftlichen Leitung des Postwesens einen schweren Standpunkt; Streitigkeiten, Klagen und Beschwerden waren an der Tagesordnung. —

Am meisten zu fürchten und von den gefährlichsten Consequenzen begleitet, ward der Competenz-Conflict mit Paar. Schon im Jahr 1636, als der Churfürst von Mainz einen Churfürsten-Tag nach Regensburg ausgeschrieben hatte, war mit des Kaisers Hofstaat auch sein Hofpostmeister von Paar eingetroffen, und wollte sich die Einsammlung und Austheilung der sowohl den kaiserlichen Hof- und Staatsministern und sämmtlichen Gefolge, als auch der den andern Gesandten gehörigen Briefe und die davon abfallenden Gebühren anmassen.

Gegen diese Eingriffe in das Reichspostwesen wurde von Taxis'scher Seite bei dem damals in Regensburg befindlichen Reichshofrathe Klage angebracht, indem man derlei Anmassungen im Reiche als dem General-Erb-Reichspostlehen zuwider nicht gestatten dürfe, worauf am 6. Oktober 1636 nach vorgegangenem Rathe ein kaiserliches Dekret erfolgte, wodurch Se. Majestät erklären:

„Daß die Fertigung der Correspondenz und Austheilung

der Briefe, auch Einziehung der Emolumenten für diejenigen Briefe, so zu dem kaiserlichen Hofstaat angelangen, wie auch an die Personen, so dem kaiserlichen Hofe nachfolgen, dem alten Herkommen nach, wie auch des General-Reichspostmeisters eigenem deßfalls gegebenen Revers gemäß, dem kaiserlichen Hofpostamte zustehen und verbleiben, und die Gräfin von Taxis oder derselben anhier angesetzter Postmeister sich hinfüro mit Annahme und Austheilung derselben Briefe weiters, als was hiesige Bürger und Kaufleute betrifft, nicht anmassen, auch bei jedesmal ankommenden Staffeten und Posten, die Felleisen und Pakete, wie es sich gebühret zur kaiserlichen Reichskanzlei versperret — damit sie daselbst eröffnet werden, sammt den gebräuchlichen Correspondenzen überliefern soll".

Auf die gegen dies Dekret von Taxis'scher Seite gemachte Vorstellung erfolgte am 14. Oktober 1636 der Beschluß: daß es bei dem Dekrete verbleibe.

Bei der nächsten Gelegenheit, als im Jahre 1640 zu Regensburg ein allgemeiner Reichstag versammelt war, entstand derselbe Conflict von Neuem; es erschien wieder ein kaiserliches Dekret, desselben Inhalts wie im Jahre 1636.

Unterm 4. August erließ der Kaiser jedoch ein Decretum declaratorium, worin es heißt: daß, weil in den Dekreten von 1636 und vom 8. Juni l. Js. nicht befindlich, daß das Hof-Postamt auch die an die Churfürsten und Stände des Reichs und deren abgeordnete Räthe, Bothschafter und Gesandte oder an fremde Handelsleute ankommenden Briefe und Pakete, welche dem kaiserlichen Hofstaate nicht unmittelbar zugethan, an sich ziehen solle, dem Hofpostmeister also alle Briefsammlung und Austheilung der Briefe, welche dem Hofstaat und die dazu

unmittelbar gehörigen Personen nicht betreffen, verboten sein soll, indem selbige, sowie die Fertigung der Correspondenzen und Stundenzettel dem kaiserlichen General-Postamte zustehe.

Durch diese Erläuterung wurden die obwaltenden Steitigkeiten zwischen dem kaiserlichen Reichs-Generalpostamte und dem Hofpostamte nicht beendigt, indem man Taxis'scher Seits dem von Paar jede Befugniß irgend im Reiche eine Postverrichtung ausüben zu dürfen absprach. Die Gräfin Alexandrine von Taxis übergab am 15. September ordentliche Klage beim kaiserlichen Reichshofrathe und bat, dem von Paar unter Strafe alle Briefsammlung und Austheilung im ganzen Reiche ohne Unterschied zu verbieten. Zugleich wandte sich die Frau Gräfin mit der Bitte an das churfürstliche Collegium ihr Gesuch zu unterstützen, welches am 12. Juni 1641 sein Gutachten erstattete, nicht zweifelnd: „Ihre kaiserliche Majestät werde keineswegs nachgeben, daß dem Reichspostamte etwas Nachtheiliges zugezogen und also dem Reiche selbst an dessen diesfalls hergebrachten Regalien Eintrag gethan werde".

Dem von Seite der Gräfin von Taxis behaupteten Grundsatze, daß dem Erbland-Postmeister außerhalb den Grenzen der kaiserlich königlichen Erblande keine Verrichtungen in Postsachen zustehen, und daß durch die Belehnung der von Paar mit dem Hofpostmeisteramte, den kaiserlichen Reichsposten durchaus nichts habe entzogen werden können, stimmten, wie billig und recht die Churfürsten ganz bei, weil das Reichspostamt viel älter und „quoad totum imperium" schon lange vorhin „ein jus quaesitum et fundatum" gehabt habe.

Ferner wurde angeführt: der Unterschied beider Postämter

sei nicht von den Personen, sondern von den Mahlstätten selbst herzunehmen.

Wie nun der Reichspostmeister dem Hofpostmeister in den kaiserlichen Erbreichen und Landen keinen Eintrag thun wolle, so dürfe auch der kaiserliche Hofpostmeister dem kaiserlichen Reichspostamte — wenn nämlich der kaiserliche Hof sich im Reiche befinde, ingleichen keinen Eintrag thun. Auch sei der Reichs-Postmeister darauf belehnt und müsse die Posten im ganzen Reiche auf seine alleinigen Kosten erhalten; daher er auch allein dies Regale genießen müsse; „qui sentit onus sentiat et commodum“.

Man behauptete auch von Seite des Collegiums: daß im Falle — wie man vernehme — von Taxis sich durch Revers zu etwas mehr erklärt haben sollte, dem Reiche dadurch an seinem Regale nichts zum Nachtheile habe vergeben werden können, besonders da solches ohne Vorwissen und Einwilligung von Chur-Mainz geschehen, welches darin auch nicht einwilligen und dem Reiche an diesem seinem besondern Regale etwas entziehen lassen könne. Man schloß mit der Bitte: das Reichs-Postamt also in seinem wohlhergebrachten Recht und Gerechtigkeit zu handhaben, und nicht zu gestatten, daß dem zuwider durch das Hofpostamt einiger Eingriff gethan werde.

Im Reichsabschiede vom 27. September wurde diese Bitte wiederholt und darauf §. 93 verfügt, „daß jetzt erwähntes Postregale in seinem esse erhalten, und zu dessen Schmälerung nichts vorgenommen, noch in einige Wege verwilliget, nachgesehen oder erstattet werden soll.“ Hiemit sollte man glauben, hätten die Streitigkeiten beendigt sein müssen, sie dauerten jedoch

noch bis zum Jahre 1741, in welchem Jahre erst das Paar'sche Hofpostamt für erloschen erklärt wurde[1]).

§. 4.
Andere Beschwerden gegen Taxis.

Während nun diese Differenzen der Einnahme der Taxis'schen Posten großen Abbruch thaten, und überdies die Autorität der Taxisschen Postherrschaft wesentlich beeinträchtigten, gelangten noch andere Beschwerden über ungebührliche Vertheuerung des Portos an die Stände; diese Beschwerden scheinen sehr begründet gewesen zu sein, denn trotz aller Einschränkungen und Hindernisse, welche die Taxis'schen Posten damals fanden, beliefen sich doch nach Abzug der Unkosten und mit Inbegriff der in Italien ständigen Gefälle die reinen jährlichen Posteinkünfte im Jahre 1646 — demselben Jahre, als Claudius Lamoral nach erlangter Großjährigkeit die Verwaltung des Reichsgeneralats selbstständig antrat — auf nicht weniger als 100,000 Ducaten[2]).

In den Zusammenkünften zu Münster und Osnabrück (1647) ward insbesondere über die Mißbräuche der Taxis'schen Posten mannichfaltige Beschwerde erhoben. Die evangelischen Stände beschwerten sich, daß man von ihren Briefen seit dem Jahre 1627 Postgeld fordere; die Reichsstädte Lindau und Nürnberg aber, sowie andere Reichs- und Handelsstädte führten darüber Klagen, daß man ihnen Ausländer als Postmeister aufdringe.

---

[1]) v. Beust a. a. O. Bd. I. pag. 184 etc.

[2]) Hausen, Staatsmaterialien. St, 5.

Sehr interessant sind die Gegensätze der Ansichten, welche bei diesen Verhandlungen zu Tage traten. Schweden legte ein Project folgenden Inhalts vor: „Postarum magistri oneribus civitatum non eximantur, cursus puplici dispositio cujuslibet loci magistratui committatur, nec hi pro literis statuum mercedem exigant."

Dagegen erwiederten die Kaiserlichen, dies sei wider das kaiserliche Regale disponendi postas et contra inveteratam consuetudinem, und verwarfen das Project.

Auf die fernern Anträge erklärten die Stände katholischer Seits unter'm 12. December: „Cum postarum dispositio a Caesarea Majestate per Dominum Archi-Episcopum Moguntinensem, velut Archi-Cancellarium imperii per Germaniam expediri solet, nulla hic cautione opus est." Worauf die Beschwerden auf den nächsten Reichstag verwiesen und im Friedensvertrag 1648 blos festgesetzt wurde: „Immoderata postarum onera penitus tollantur." Diese kurze Abfertigung ist bezeichnend genug für die oberflächliche Behandlung des Reichspostwesens. —

Das meiste Aufsehen machte unstreitig jener Aufsatz, welchen der mißvergnügte Postmeister Birchden über die damalige Postverfassung in den Zusammenkünften von Münster und Osnabrück übergab. In diesem Aufsatze zeigte er, daß die von der gräflichen Familie Taxis eingesetzten Postmeister das Porto doppelt, ja dreifach steigerten; daß sie nicht selten auf Briefen die Worte „franco", „postfrei" entweder ganz ausstrichen oder das Beiwort „halbfranco" beifügten, mithin doppelte Zahlung von den Briefen erhielten. So hätten alle von Leipzig, Cassel, Bremen, Straßburg, Stuttgart und andern Orten kommenden

Briefe zwei-, ja dreifach bezahlt werden müssen. Zuletzt beklagte er sich, daß man auf den Postämtern über die abgegangenen Briefe gar kein Register halte und also Niemand wegen ihrer Absendung Rechenschaft geben könne. — Der Churfürst von Mainz wünschte alle diese Beschwerden über die Postverfassung von jenen Berathungen in den Zusammenkünften auszuschließen, allein die schwedischen Gesandten nahmen sich der Reichsstädte an und sie wurden ein Gegenstand der Berathschlagung. Die Gesandten des Hauses Oesterreich wollten keine Neuerung zugeben und behaupteten, die ganze Anordnung der Postverfassung sei ein kaiserliches Regal. In den Zusammenkünften und bei Berathschlagungen der Fürsten liefen die Stimmen so durcheinander, daß eigentlich kein Schluß erfolgte.

Chursachsen glaubte sogar, es sey überflüssig, die Postverfassung in dem künftigen Friedensschluß zu erwähnen[1]).

Die Gesandten und Unterhändler der Krone Frankreich nahmen sich dieser Sache gar nicht an und so geschah es denn, daß nach allen angeführten Ursachen 1648 die ganze deutsche Postverfassung und die Beschwerden über dieselbe im Friedensschlusse mit vier Worten abgefertigt blieb.

---

[1]) Moser, Th. V. pag. 70—77.

Cap. VI.

Beschränkung der Taxis'schen Posten durch die Landeshoheiten.

§. 1.

Der Streit mit Churbrandenburg.

Der westphälische Friede (1648) endete den schrecklichen, ein volles Menschenalter hindurch über Deutschland gelegenen Krieg. Schon in den ersten Jahren hatte er weitaus den größten Theil des Reiches dergestalt verwüstet, daß das allgemeine Elend unerträglich schien.

Kein Wunder, wenn im Gefolge solcher Zeitverhältnisse das deutsche Postwesen in unheilvoller Verwirrung gelegen war, obgleich gerade die Reichsposten während des Krieges sich des besondern Schutzes des kaiserlichen Regiments zu erfreuen hatten. Die Macht des Hauses Taxis war zweifellos zu keiner Zeit größer, sein Einfluß auf die Reichsstände, namentlich die kleineren, nie mächtiger als gerade jetzt, da es stets den kaiserlichen Schutz und kaiserliche Waffen hinter sich hatte.

Mit freudiger Zuversicht mochte wohl Lamoral von Taxis dem wiederkehrenden Frieden entgegensehen und mit stolzer Hoffnung konnte er sich der nun raschen Ausdehnung der Posten auch in jenen Gebieten schmeicheln, wo sie durch die Ungunst der Verhältnisse, Mangel an Zeit, Gelegenheit und Mittel sich noch keinen Eingang verschafft hatten, — aber es sollte anders kommen!

Der westphälische Friede, so wenig er sich mit dem Postwesen befaßte, setzte doch der Ausdehnung der Taxis'schen Posten indirect eine Grenze, welche von nun an trotz aller Bemühungen des Hauses Taxis, trotz aller Patente der Kaiser, trotz Erhöhung des Glanzes der Familie durch Ertheilung der Fürstenwürde nicht mehr überschritten werden konnte.

Der westphälische Friede hatte nämlich in Bezug auf die politischen Beschwerden der Reichsstände endlich durch feierliches Grundgesetz das Recht der Landeshoheit der Stände ausgesprochen, welches, obschon die Oberhoheit des Kaisers und Reichs fortdauern sollte, in seinem Umfang und in seinen Wirkungen nur wenig verschieden war von wirklicher Souveränetät.

Den Reichsstädten wurden alle ihre Regalien in ihren Ringmauern und in ihren Gebieten gewährleistet, auch der Reichsritterschaft ihre Reichsunmittelbarkeit und selbst den Reichsdörfern ihr ähnliches Recht gesichert.

Das Reichs-Generalpostamt glaubte jetzt nach beendetem Kriege in gleichem Style fortfahren zu können und gedachte, überall seine Posten einzuführen, wo sie noch nicht waren; es hatte nun namentlich Churbrandenburg, Braunschweig, Hannover, Chursachsen und Hessen im Auge.

Wie immer bereitete wieder ein kaiserliches Patent (vom 2. December 1649) auf die Absichten des Taxis vor und suchte seinen Planen den Weg zu ebnen. Der Kaiser sagt darin, „daß er für nöthig erachtet habe, das Postwesen im Reiche wiederum neu aufzurichten und weiter zu extendiren," auch dem Grafen von Taxis gemessenen Befehl gegeben, „sich der Bequemlich- und Gelegenheit der Orthen, wo und wie

solche Unsere gnädige Intention in's Werk zu setzen und zu effectuiren sein mochten, besten Fleißes, von tragenden Amtes wegen zu erkundigen und die Posten an gewisse Stellen zu legen, und wie sich's gebührt mit Posthaltern seinem Gutbedünken und der Nothdurfft nach zu besetzen und zu versehn" ꝛc. ꝛc.

Allein gegenüber dem erwachten Bewußtsein der Souveränetät der Landesherren machten jetzt solche Patente keinen Eindruck mehr, — die Allgewalt der Taxis war dahin.

Zunächst ließ Graf Taxis mit dem Churfürsten von Brandenburg wegen Einführung seiner Posten unterhandeln; Taxis verschmähte es nicht, den dortigen Landespostmeister Mathias für seine Zwecke zu bestechen durch das Versprechen, er werde ihn mit der Direction des ganzen Postwesens in den Churbrandenburgischen Landen betrauen und so viel geben, daß er als ein vornehmer Edelmann davon leben könne. Aber vergeblich [1]).

Der Churfürst schrieb an den General-Reichspostmeister (1651), daß er bereits eigene Posten in seinem Lande angelegt habe und „daher zur Vermeidung allerhand Ungelegenheiten keine andern gedulden könne."

Er versagte im Gegentheil der Taxis'schen Post, welche zwischen Nürnberg und Hamburg eingerichtet werden sollte, den Durchgang durch sein Gebiet und beredete auch den Herzog August von Braunschweig-Lüneburg dazu.

---

[1]) Stephan, Geschichte der preußischen Post. Berlin 1859. pag. 42.

Der Graf von Taxis stellte dies dem Kaiser vor und bat ihn, „an den Churfürsten absonderlich poenaliter zu rescribiren.“ Auf ein desfallsiges Schreiben des Kaisers erwiderte der Churfürst am 2. Juli 1652, „daß in seinen Landen schon von seines Großvaters Zeiten her Territorialposten gewesen seien, welches dem Grafen von Taxis wohl deßhalb unbekannt sein möge, weil er erst vor kurzer Zeit die Postverwaltung über sich genommen. Seine eigene Post versähe den Dienst besser, als irgend eine fremde. Die Disposition über das Postwesen stände ihm kraft seiner Regalien zu. Ihm gebühre nicht, sich und andern Reichsständen zum Präjudiz etwas davon nachzugeben. Seine Majestät habe ja in Ihren Erblanden auch Ihre eigene Post.“

An den Grafen von Taxis aber schrieb der Churfürst, „daß er sich solche unerträgliche Servitut unter keinen Umständen aufbürden lassen und seine landesfürstliche Hoheit nachdrücklich mainteniren werde.“

Das gemessene Vorgehen des großen Churfürsten fand namentlich bei seinen nordischen Nachbarn Anklang; nicht nur, daß man keine neuen Taxis'schen Posten aufnahm, man ward auch dort, wo sie bereits Durchgang oder Aufenthalt hatten, widerspenstig und feindselig.

§. 2.

Die Wahlcapitulation Kaiser Leopold's.

Mittlerweile starb Kaiser Ferdinand III. am 3. April 1657 und der folgende Wahltag, resp. die Wahlcapitulation seines Nachfolgers, Kaiser Leopold's, der am 1. August 1658 gekrönt wurde, gab den Churfürsten willkommene Gelegenheit,

sich über das Postwesen auszusprechen und die nöthigen Schritte zu thun, um ihre Landeshoheit und demzufolge das ihnen zustehende Postregal gegenüber den nunmehr rechtlos prätendirten Ansprüchen der Taxis zu schützen.

Aber auch Graf Lamoral Claudius von Taxis benützte diese Gelegenheit, um sich

1) bezüglich der Conflicte mit Paar zu seinen Gunsten eine Entscheidung zu erwirken,

2) um sich die Durchführung des Postwesens im ganzen Reiche zu sichern.

Bezüglich des ersten Punktes ging der Versuch Lamoral's dahin, daß dem künftigen Kaiser durch die Wahlcapitulation das landesherrliche Postrecht in seinen Erbstaaten entzogen werden möchte.

Fürwahr, es war viel verlangt, aber Lamoral suchte das Uebel bei der Wurzel zu fassen, nachdem sich die Reichsstände fort und fort auf die Erblandpost des Kaisers beriefen. Er erreichte aber auch seinen Wunsch nicht; vielmehr wurde in der Wahlcapitulation verordnet, daß zwar das österreichische Hofpostamt dem Reichspostmeister keinen Eintrag im Reiche thun, daß aber das österreichische Landhofpostamt in den Erblanden ganz unbeeinträchtigt bleiben solle.

War schon der erste Punkt mißglückt, so konnte auch der zweite nicht mehr ganz erreicht werden. — Hiebei wurde in dem churfürstlichen Collegium von Chursachsen, Churpfalz und Churbrandenburg vorgestellt, „wie man dem künftigen Kaiser in seinen Erblanden nicht Ziel und Maß geben könne, wie und auf welche Weise er das Postwerk oder einiges anderes

ihm zustehendes Regal gleich andern Reichsständen zu exerciren gemeint sei[1]).

Ausdrücklich aber wurde noch bedungen, daß dieser jetzt neu eingerückte 35. Artikel der Wahlcapitulation nicht anders zu verstehen und auszudeuten sei, als daß solches Alles den Churfürsten, Fürsten und Ständen an ihrem Postregal und dessen Ausübung unnachtheilig und unpräjudizirlich sei und daß der Umstand, daß der eine oder andere Reichsstand aus gutem freien Willen mit dem Grafen von Taxis der Posten halber sich auf gewisse Maße verglichen, den andern, welche sich wie zuvor, also auch noch inskünftige des Postregals für sich in ihren Landen gebrauchen wollen, keineswegs präjudiciren oder zu einigem Nachtheil gereichen solle[2]).

Zugleich wurde in der kaiserlichen Wahlcapitulation festgesetzt, daß die über das Reichspostwesen geführten Beschwerden auf den nächsten Reichstag gewiesen seien.

Dieser Artikel 35 der Leopoldinischen Wahlcapitulation brach den Stab über das weitere Blühen und Gedeihen der Taxisschen Posten; es war dadurch offen ausgesprochen, daß das Reichspostwesen kein ausschließliches kaiserliches Reservatregal sei, sondern, daß vielmehr das Postregal jedem Reichsstande in seinem Gebiete freistehe.

Und in der That beeiferten sich jetzt noch mehrere Reichsstände, in ihren Ländern eigene Posten einzuführen, wie hierüber namentlich zwischen der Krone Schweden wegen ihrer

---

[1]) Pütter, a. a. O. pag. 63.

[2]) Moser. a. a. O. pag. 104 u. 105. Stängel etc. pag. 48.

deutschen Länder, dann dem Churhause von Brandenburg, den Herzogen von Braunschweig und dem Landgrafen von Hessen-Cassel besonders verhandelt wurde.

§. 3.

Die Erklärung des großen Churfürsten.

Trotz dieser gegen Taxis höchst gereizten Stimmung ließ sich der Kaiser dennoch auf vieles Anstürmen des Grafen Lamoral bewegen, unter'm 20. December 1659 den Churfürsten von Brandenburg aufzufordern, seine Landesposten aufzuheben und die Reichsposten in seinen Staaten zuzulassen; „er getröste sich," schrieb der Kaiser, „wenn der Churfürst in seinen Landen den Anfang mache, die Bestellung der Taxis'schen Posten zu gestatten, daß alsdann die benachbarten Stände desto eher darin nachfolgen würden; daher er den Churfürsten nochmals freundoheimlich und gnädiglich e r s u c h e, bei den Seinigen Verordnungen zu thun, daß dem Grafen von Taxis an Bestellung seines Postwesens, als womit er vom Kaiser belehnt sei, länger nicht verhindert werde [1])."

Auf dieses kaiserliche Schreiben ertheilte der Churfürst unter'm 26. April 1660 jene geharnischte Antwort [2]), welche so denkwürdig für die Geschichte der deutschen Posten ist und später so häufig auch von andern Reichsständen bei ihren Streitschriften gegen den Kaiser und den Grafen von Taxis als Grundlage genommen wurde.

---

[1]) Moser, Staatsrecht, Theil V pag. 101. Pütter, a. a. O. pag. 64.

[2]) Moser, a. a. O.pag. 102. Stephan, a. a. O. pag. 43.

Die Antwort (welche bei Moser und Stephan im Wortlaut zu finden ist) lautete: „Er habe aus dem Schreiben des Kaisers vom 20. December des verflossenen Jahres ersehen, was der Kaiser auf das unbefugte Anhalten und Vorgeben des Grafen von Taxis wegen der Posten anher habe gelangen lassen. Er, der Churfürst, habe aber keine Ursache und sei auch ganz und gar nicht gemeint, sich mit dem Grafen von Taxis über seine landesherrliche Hoheit und die ihm zustehenden, vom heiligen römischen Reich zu Lehen tragenden Regalien in einige Weise und Wege einzulassen; er wolle sich auch zu dem Grafen Taxis nicht versehen, daß dieser sich unternehme, die unbeschränkte Uebung seiner vorgedachten Hoheit und Gerechtigkeiten einen Eingriff und Unordnung zu nennen, sondern, daß sich der Graf Taxis in seinen gebührenden Grenzen halten und daher weder ihm, noch auch andern Ständen die Hoheit, die vor vielen hundert Jahren erlangte Reichsbelehnung und deren ruhige und ungekränkte Ausübung in Zweifel ziehen und sich eine schwere Verantwortung aufladen werde. Damit aber der Kaiser die wahre Bewandtniß in diesen Postsachen habe, so wolle er demselben blos zu diesem Ende und in keiner andern Intention Nachfolgendes vorstellen. Es haben, nachdem 1615 Lamoral von Taxis von dem Kaiser Mathias die Belehnung über die Posten erlangt, zwar auf die am 26. Juni 1615 von dem Kaiser geschehene Ersuchung wegen Anrichtung verschiedener neuer Posten im Reich einige Churfürsten und Stände sich solches gefallen lassen, die übrigen aber die Posten und deren unbeschränkte Bestellung in ihren Landen wie vorhin, also auch nachmals behalten und darin keine Aenderung zulassen wollen; wie denn auch die Churfürsten von Branden-

burg nie andere Posten, als die ihrigen gehalten, Postmeister und das weitere Erforderliche geordnet und bis zur Stunde in ruhiger Ausübung des Postrechts gewesen und geblieben seien. Daß sich nur etliche Churfürsten, Fürsten und Stände zu der Taxis'schen Belehnung verstanden, daß sogar etliche vornehme Reichsstädte dawider ihr Recht und Besitz angeführt, bezeuge neben den Reichsacten Kaiser Ferdinand II. in seinen an die Städte Cöln, Nürnberg und Frankfurt am 5. Juli 1624 erlassenen Schreiben selbst. Es sei ferner die Belehnung des Grafen Taxis nur auf die damals neu angeordnete und von Alters gebräuchliche Ordinaripost eingerichtet und wie der von xc. Taxis ausgestellte Revers, und dies beweise, daß ausdrücklich die österreichischen als Reichslande ausgezogen seien und daß das erzherzogliche Haus Oesterreich durch die von den römischen Kaisern dem Grafen Taxis ertheilte Belehnung seinen österreichischen Posten auf keinerlei Weise habe Eintrag thun lassen. Endlich habe Ferdinand II., als er 1636 von dem churfürstlichen Collegium in Postsachen ein Bedenken begehrt, blos die Metzgerposten und das Botenwerk zum Gegenstande desselben gemacht und das churfürstliche Collegium habe sofort am 27. Januar 1637 sich dahin erklärt, daß den Ständen anheimzustellen sei, solche Anordnungen kraft der Regalien, womit sie vom Reiche belehnt, in ihren Territorien selbst zu machen, daß es (das churfürstliche Collegium) anstehen müsse, das Botenwerk durchgehends zu verbieten, da einige Reichsstände und Städte sich auf das alte Herkommen bezogen; wie sodann auch Ferdinand III. einzig und allein von den Metzgerposten und dem Botenwerk, soweit dasselbe von den Kauf- und Handelsleuten und Städten dem kaiserlichen Postwesen zum

Nachtheil über Fug und Gebühr ausgedehnt werde, in dem am 12. August 1627 publicirten Postpatente gesprochen, aber nicht begehrt habe, einem Churfürsten oder Reichsstande in seinem wohlhergebrachten Postrechte Eintrag zu thun. Ueberdieß weisen die Protokolle bei der letztvorgekommenen Kaiserwahl nach, daß bei dem Artikel 35 der Capitulation ausdrücklich festgesetzt worden sei, es sei dieser Artikel nicht anders zu verstehen, als daß Alles den Churfürsten, Fürsten und Ständen an ihrem Postregal und dessen Ausübung, sowie auch denjenigen Ständen, welche gewisse Verträge hätten, unnachtheilig sei; daß ferner, wenn ein oder der andere Churfürst, Fürst oder Stand aus gutem freien Willen sich mit dem Grafen von Taxis der Posten halber verglichen, dies den anderen, welche sich wie zuvor, also auch in's Künftige des Postregals in ihren Ländern bedienen wollen, keineswegs zum Nachtheile gereichen solle. Uebrigens versichere er (der Churfürst) den Kaiser, daß in seinen Landen die Posten so gut als immer möglich eingerichtet seien, so daß die gräflich Taxis'schen Postbedienten dadurch nicht wenig aufgemuntert und zu gleichmäßiger schleuniger Beförderung und besserer Bestellung der Post angetrieben worden seien. Der Kaiser werde aus diesem kurzen Berichte seine (des Churfürsten) Rechte abnehmen und dagegen des Grafen von Taxis Unfug, worüber sich neben anderen auch die fürstlichen Häuser Braunschweig und Hessen auf das Höchste beschweren, leicht erkennen. Er ersuche daher den Kaiser, daß er dergleichen unziemliches Beginnen, welches seiner und anderer Churfürsten und Fürsten vom heiligen römischen Reich zu Lehen tragender Hoheit, ja dem Kaiser selbst, als Erzherzog von Oesterreich, zur höchsten Beschwerde gereiche, dem Grafen Taxis ernstlich verweise und

diesen dahin anhalte, daß er künftig gegen die höhern Stände sich anders betrage, mit dem aus dem heiligen römischen Reich ziehenden Vortheil sich vergnügen lasse und zu keinem andern Nachdenken Ursache oder Anlaß gebe. Der Kaiser werde noch das, was er in diesem Stücke in seinen Reichslanden für gerecht und billig halte, andern Ständen, also auch ihm, dem Churfürsten gerne gönnen, auch vermöge seines kaiserlichen Amtes und Capitulation, Churfürsten, Fürsten und Stände, also auch ihn, den Churfürsten, in seiner vom Reich zu Lehen tragenden Hoheit, Gerechtigkeit, Privilegien und ruhig gehabten Besitz kaiserlich schützen, um was er denn hiermit bitte[1])."

So sprach der große Churfürst Friedrich Wilhelm, und eine so bündige Auseinandersetzung der landesherrlichen Rechte, die Klarheit, Ruhe und Würde, mit der dies geschehen, konnte ihre Wirkung nicht verfehlen; der Kaiser fand daher für gut, einzulenken. Leopold antwortete denn auch unterm 12. Juli 1660: „Seine Intention sei es nicht, weder dem Churfürsten noch einigen anderen Ständen des Reichs von ihren Regalien das Geringste zu entziehen; er wolle also dem Werke weiter nachdenken, und ersuche nur den Churfürsten, er möge, wenn er schon für seinen Theil opponire, es dabei genug sein lassen, und nicht noch die andern Reichsstände in ihrem Widerstande bestärken, auch ihnen die Handt darzu nicht bieten[2])."

---

[1]) Stängel a. a. O. p. 50—53.
Pütter a. a. O. p. 65 66.
Stephan a. a. O. Thl. I. pag. 43.

[2]) Moser a. a. O. 102—106.
Stephan a. a. O. 47.
Pütter a. a. O. 67.

Diese Antwort sprach klar genug, und das Beispiel des Churfürsten reizte allerdings die andern Reichsstände und rief eine Bewegung gegen das Taxis'sche Postwesen hervor, die heftiger und allgemeiner war, als je zuvor.

Der Churfürst blieb aber fortan unangefochten.

Die Churbrandenburgischen Posten standen bereits seit 1649 unter Leitung des Staates und ihr Fortbestand blieb für immer gesichert!

Gegenüber den fortgesetzten Klagen und Beschwerden des Grafen von Taxis, welcher in einer Deduction über das Postwesen auf Grund der üblichen Theorie von den kaiserlichen Reservaten, Rechten und Bestimmungen des römischen Rechts über den cursus publicus zu beweisen suchte, daß dem Churfürsten von Brandenburg ein Recht nicht zustehe, Posten anzulegen, daß vielmehr seine Territorialposten dem gemeinen Wesen sehr nachtheilig und ein Eingriff, Mißbrauch und schädliche Neuerung sei, — fand es auch der Churfürst für gerathen, die Hände nicht in den Schooß zu legen, sondern beschloß vielmehr mit Sachsen, Braunschweig-Lüneburg, Hessen und einigen geringeren Reichsständen in eine Coalition zu treten um etwaigen ernsten Maßregeln des Kaisers mit destomehr Nachdruck begegnen zu können.

In der That faßten die Stände des niedersächsischen Kreises 1662 den Beschluß, auf ihrem längst vor der Belehnung des Hauses Taxis wohlerworbenen Postrechte zu beharren und sich hierin gegenseitig zu schützen.

In einer deßfallsigen Vorstellung an den Kaiser wurde insbesondere geltend gemacht, daß der Graf von Taxis kein Deutscher sei, sich auch in Deutschland gar nicht aufhalte, das

Geld aus dem Reiche ziehe[1]), Ausländer anstelle und der fremden Sprache bei seiner Verwaltung sich bediene.

Kaiser Leopold that gleichwohl auch das Seinige, das Reichs-Postwesen zu schützen; er erneuerte die seit Rudolph II. ergangenen allgemeinen Postmandate; allein sie hatten wenig oder gar keinen Erfolg; so errichtete namentlich Hessen-Cassel in Frankfurt a/M. neben dem Reichspostamte ein hessisches Postamt, Sachsen-Weimar stellte eine eigene Landespost auf[2]).

Cap. VII.

Die Churbrandenburgische Staatspost.

Das sichere Auftreten des großen Churfürsten und der Aufschwung der churbrandenburgischen Staatspost bezeichnen in der Geschichte der Posten einen neuen Wendepunkt.

Die Grundsätze, nach welchen Friedrich Wilhelm seine Posten geleitet wissen wollte, konnten andern Staaten nicht verborgen bleiben, ihr segenbringender Hauch befruchtete auch nach und nach das Leben der benachbarten Posteinrichtungen.

Während die regelmäßigen Beförderungs-Anstalten seiner Vorfahren nur zu deren Hof- und Regierungszwecken bestimmt

---

[1]) Der Reichspostmeister Birchden sagt in seinem früher erwähnten Memorial, welches 1646 so viel Aufsehen erregte, daß der Graf Leonhard von Taxis zu ihm selbst geäußert habe, er zöge jährlich über 100,000 Ducaten Ueberschuß aus dem Postwesen, denn es war ein solcher Brunnen, dahin alle Quellen zusammenliefen.

[2]) Moser a. a. O. 141, 142, 176—179.

waren, hatte der große Churfürst die jetzige Anstalt zur Beförderung des Gemein-Wohls eingerichtet, auch hierin dem Wahlspruch folgend, den er dem Churprinzen auswendig lernen ließ: „Sic gesturus sum principatum, ut sciam, rem populi esse, non meam privatam“[1]).

Solche Grundsätze hatten bei den Reichsposten noch nicht Platz gegriffen, ebensowenig bei den österreichischen Erblandposten; denn in diese 3 Verwaltungen war nunmehr das Postwesen der deutschen Lande getheilt.

Mit diesem Grundsatze war aber auch der Gedanke eines volkswirthschaftlichen Princips ausgesprochen, das man bei der Durchführung der Posteinrichtungen festhalten wollte; bei den Reichsposten konnte dies selbstverständlich nicht sobald und im gleichen Maße gehofft werden, denn den materiellen Opfern, welche zu bringen waren, standen nicht die gleichen volkswirthschaftlichen Früchte gegenüber.

Friedrich Wilhelm der Große war also der erste deutsche Reichsfürst, welcher seine Territorialposten nach den heutigen Principien einrichtete, und sehr treffend sagt Stephan[2]) „wie wenig ahnt oft die im ruhigen Genuß der Güter des Lebens und der Einrichtungen des Staates begriffene Nachwelt, welche Schwierigkeiten die Vorfahren zu überstehen hatten, um nur das zu erreichen, was uns so natürlich erscheint.“

---

[1]) Stephan a. a. O. 64.

[2]) Stephan a. a. O. p. 63.

Cap. VIII.

Eifersucht des Hauses Taxis gegen andere Verkehrs-Einrichtungen.

Claudius Lamoral von Taxis war 1673 gestorben, sein Sohn Eugen Alexander wurde unterm 18. Mai 1677 mit dem Reichspost-Generalate belehnt.

Das Erste, was Lamorals Nachfolger that, war, wie es bisher geschah, einen mächtigen Bannstrahl gegen das Nebenbotenwerk zu schleudern und den Kaiser zu veranlassen, wieder ein Mandat in diesem Sinne ins Reich zu erlassen. Der Kaiser gab Willfährde und im Jahre 1680 erschienen Mandate, wodurch den Boten die Briefsammlung und der unerlaubte Vorschub, welcher hin und wieder sogar fremden Boten und mit unterlegten Pferden geleistet würde, strengstens verboten wurde. —

Ein strenges Mandat erging an die Reichsstadt Ulm wegen des schädlichen Botenwesens. Augsburg, Ulm, Lindau und Nürnberg waren jene Städte, welche am häufigsten dem Reichs-Post-Generalate Anlaß zu Klagen wegen unbefugten Eingriffen gaben. In Ulm maßten sich die Boten an, das Posthorn zu führen, es wurde ihnen aber von den Reichsbehörden abgenommen. Andere Städte erkannten indessen das Reichspostregale an, und äußerten in einem Intercessions-Schreiben an Seine Majestät den Kaiser am 14. Juni 1681 für die obengenannten Städte: „daß keiner Zeit die unziemliche Intention gewesen, Eurer Kaiserlichen Majestät hohen Postregal von Seite der ge-

sammten Frei- und Reichsstädten im geringsten einigen Eingriff oder Eintracht zu thun."

Das Reichspostwesen sah überall ein leibhaftiges Gespenst, wo sich ein Bote mit einem Bündel des Wegs abschleppte, oder glaubte schon die größte Gefahr für sein Fortbestehen gekommen, wenn gar ein Wagen oder eine Kutsche der Reichspost Concurrenz machte.

So machte z. B. ein Württemberger den Versuch, eine Postkutsche zwischen Ulm und Heidelberg anzulegen und mittelst dieser Orte mit Augsburg und Frankfurt in Verbindung zu kommen.

Gegen dieses Unternehmen rescribirte der Kaiser unterm 10. November 1683 an den Herrn Administrator in Württemberg, den Churfürsten von der Pfalz, die Reichsstädte Augsburg, Frankfurt, Heilbronn und Ulm: „dieses Fuhrwerk nicht zuzulassen und selbigem den Durchgang in ihren Gebieten nicht zu gestatten."

Weit entfernt aber, daß solche kaiserliche Befehle die gewünschte Wirkung hervorbrachten, nahmen die Stände nur mit um so größerer Bestimmtheit das Recht in Anspruch, in ihren Territorien ihre eigenen Landesposten einführen zu dürfen.

Ein anderer Streit entstand in demselben Jahre zwischen der Regierung in Württemberg und dem Reichs-Post-Generalate dadurch, daß der Postmeister Pichelmaier in Ulm einem Metzger, der eine Staffete von Göppingen nach Ulm geritten, das Posthorn abnahm.

So gewann Taxis auch um diese Zeit durch seine Eifersucht auf jede andere Posteinrichtung in Bayern festen Fuß. Als nemlich Churfürst Max Emanuel (1679—1726) den Ent-

schluß gefaßt hatte, allmählig auch eigene Landesposten zu errichten und die Ernennung des geheimen Raths und Präsidenten des Hofraths, Franz Ferdinand von Haimhausen, zum Oberpostmeister in den bayerischen Landen den Beweis gab, daß bereits Anordnungen zur Durchführung des Planes getroffen waren, da wußte Taxis diese Angelegenheit sofort als seinen Intentionen zuwiderlaufend an den Kaiser zu bringen, welch' letzterer in der That den Churfürsten von seinem Vorhaben abzubringen suchte. Ein lebhafter Correspondenzwechsel zwischen dem kaiserlichen und churfürstlichen Hofe und mit Taxis zog sich bis zum Jahre 1702 fort, bis schließlich das Taxis'sche Postwesen unter kaiserlichem Schutze in Bayern sich ausbreitete und die bisher ohnehin mangelhaften Boteninstitute und landesherrlichen Einrichtungen verschwanden[1]).

---

[1]) Eigentliche Landesposten hat es also in Bayern nie gegeben, da die ersten Schritte hiezu von den Taxis'schen Posten überholt wurden. Vor und während der ersten Periode der Taxis'schen Posten war die Vermittlung des Verkehrs eben auch den Städteboten, Kanzleiboten und Courieren 2c. 2c. anheimgegeben; als einmal Taxis'sche Reichspostämter in Augsburg, Regensburg und Innsbruck bestanden, wurden die nach Bayern gehörigen Correspondenzen 2c. 2c dort abgelegt, wo sie zur weitern Bestellung den betreffenden Boten übergeben wurden. So ist ein Befehl von Herzog Albrecht aus dem Jahre 1569 bekannt, worin er den Botenmeister in München anweist, allwöchentlich am Sonntag einen Fußboten nach Augsburg zu schicken, „weil an diesem Tage die welsche Post ankomme". — Allmählig wurden nun freilich nach dem Muster der Taxis'schen Posten auf einzelnen Routen reitende Boten mit Pferdeabwechslung eingeführt, wie z. B. auf Befehl des Herzogs Wilhelm im Jahre 1582 mit dem Wirth Hans Koch zu Steinhöring und Georg Klausner zu Obing ein Vertrag abgeschlossen wurde, wornach dieselben gegen eine Vergütung von monatlich 12 fl. zwei Pferde und nüchterne Knechte halten mußten, um die Post

Weiter beschwerte sich wieder Taxis im Jahre 1687, daß neben dem vor etlichen Jahren in Nürnberg aufgestandenen sogenannten Jenaischen Landkutscher sich jüngst wieder eine andere solche Jenaische Post-Calesche hervorgethan habe. Der Nürnberger Magistrat beruhigte aber den Taxis mit der Aufklärung, daß diese Landkutsche lediglich einigemale des Jahres „von den in Jena studierenden Studiosis" benützt wurde.

Man sieht hieraus, welch hohen Grad die gegenseitigen Chicanen erreicht hatten und wie sehr allerdings Taxis gegen alle und jede freiere Bewegung des Verkehrs eiferte und lediglich jede Transportgelegenheit in seinem Postwesen vereinigt wissen wollte.

---

von München nach Salzburg zu befördern. Unter demselben Herzog wurden die Fußboten nach Augsburg abgeschafft und an deren Stelle Reitposten mit einer Station in Bruck angeordnet. Ingleichem wurde unter Herzog Maximilian im Jahre 1598 eine Reitpost von München über Dachau, Aichach und Rain nach Donauwörth nnd von München nach Schärding eingerichtet. Ferner wurde vom Churfürsten Friedrich IV. von der Oberpfalz eine Reitpost zwischen Amberg und Nürnberg zur Verbindung mit Prag hergestellt; im Ganzen aber wurde das Bestreben der bayerischen Fürsten nach Errichtung eigener Landesposten auch durch die Unruhen des dreißigjährigen Kriegs unterbrochen, abgesehen davon, daß auch Churfürst Maximilian den Wünschen des Kaisers zu ergeben war, um gegen das Interesse des Taxis'schen Hauses etwas zu unternehmen. Im Gegentheil wurde 1664 mit dem Taxis'schen Generalpostamt in Regensburg ein Uebereinkommen getroffen, nach welchem der Taxissche Postmeister Oexle nach München sich begab und daselbst ein Taxis'sches Reichspostamt gründete, worauf die bisher noch unterhaltenen Boten abgeschafft und neue Postrouten angelegt wurden; so die Route von München über Mittenwald nach Innsbruck und über Geisenfeld nach Regensburg. Wie die Bestrebungen des nachfolgenden Churfürsten Max Emanuel vom Kaiser aufgenommen wurden, haben wir eben gesehen. —

Sogar die Lohnrößler wurden als gefährliche Feinde des Postinstituts betrachtet und ein kaiserliches Patent verbot denselben, Personen weiter zu führen, die nicht wenigstens 3 Tage Aufenthalt im Orte gehalten hatten, es sollte ferner sogar „kein Bürger oder Unterthan, der nicht von Alters her Pferde zum eigenen Gebrauch nöthig, wie die Metzger und diejenigen, so Ackerbau führen, von andern Handtierenden aber Niemand auf bloß gewinnsüchtiges Absehn, Roß zu halten vergönnt sein."

Die Lohnrößler sollten sich auch inskünftig nicht unterstehen, weder das Posthorn zu gebrauchen, noch die Leute von der Post abspenstig zu machen, „oder mit vorreitenden Knechten und aufgebundenem Felleisen die reisenden Personen zu führen, bei Strafe der Wegnahme solches Posthornes und 100 Goldgulden."

Solche Verordnungen gingen offenbar zu weit, und wenn es auch an der Zeit war, die Postanstalt durch Beschränkung der Privat-Concurrenz in Etwas zu kräftigen, so mußte man doch nicht das Kind mit dem Bade ausschütten, d. h. die freie Bewegung und Erwerb der Unterthanen in dieser Richtung gänzlich ausschließen.

Die Postbeamten und Verwalter wurden überdieß Angesichts solcher Befehle und im Genuß der ihnen gewährten Privilegien äußerst anmassend und herausfordernd; willkührliche Behandlung des Publikums und ihrer Briefe ward Tagesordnung.

Cap. IX.

Die ersten fahrenden Posten.

Mitten und während aller möglichen und erdenklichen Streitigkeiten, Competenz-Conflicte und Processen ließ Taxis nicht ab, auf Erweiterung der Reichsposten zu denken, und namentlich mußte der bereits gewonnene Boden auf's Beste benützt und auf Erhöhung des Ertrags durch vervielfältigte Anlage von Posten Bedacht genommen werden. So entstanden 1691 die Course von Stuttgart nach Schaffhausen über Waldenbuch, Tübingen, Bahlingen und Tuttlingen, wobei Taxis sogar des offenbaren Nutzens wegen, welcher dem Verkehr dadurch zuging, von dem Herzoge von Württemberg unterstützt wurde, der unterm 13. August an die betreffenden Aemter die Befehle ertheilte, hiezu alle Handreichung zu leisten, taugliche Personen, jedoch verbürgerte Unterthanen, dazu vorzuschlagen, ihnen die gewöhnlichen Befreiungen zu gestatten, Weg, Steg und Brücken in guten Stand zu setzen rc.

Ein Jahr zuvor (1690) war die erste fahrende Post zwischen Nürnberg und Frankfurt errichtet und so dem Commerz zwischen beiden Städten ein sehr erwünschtes und gedeihliches Förderungsmittel gegeben, wodurch nicht bloß Waaren, sondern auch Personen mit Schnelligkeit und Sicherheit an Ort und Stelle gebracht werden konnten.

1702 gestattete der Herzog von Wüttemberg dem Fürsten von Taxis einen neuen Postcours von Cannstatt nach Schaffhausen anzulegen. 1702 legte der General-Postmeister auch

eine neue Post=Calesche über Coburg nach Leipzig an und wurde in Folge eines hierüber mit den Nürnbergern entstandenen Streites im Jahre 1704 zwischen dem Reichspostamte besonders zu Nürnberg, dann Sachsen=Coburg und Saalfeld wegen solcher Post=Calesche beschlossen:

1. den bisherigen Postwagen zwischen Nürnberg, Coburg und Leipzig wie bisher zu belassen,

2. weitern Anschluß für denselben nach Saalfeld und nach Dresden zu veranlassen,

3 einen weiteren Cours über Saalfeld auf Bösenect, Oppurg, Neustadt a. d. Orla, Groß=Ebersdorf, Gera und Leipzig zu errichten,

4. die von Coburg über Meiningen, Eisenach, Wahnfrieden, Cassel und sofort bis nach Holland gehende Post = Calesche in bessern Gang zu bringen, und

5. endlich eine Post=Calesche von Nürnberg auf Augsburg und Regensburg gegen die Schweiz zu etabliren.

In Folge dessen gingen vom Jahre 1705 an die Wagen von Nürnberg ab zu gewissen Tagen und Stunden, nämlich Montags einer nach Augsburg und einer nach Cöln, Mittwoch einer nach Regensburg und einer nach Leipzig und Dresden; und nicht nur die reisenden Personen, deren 8 mit dergleichen Postlandkutschen gefördert werden konnten, sondern auch große Pakete, Schachteln, Ballen und Kaufmannswaaren konnten Zentnerweis um einen nach Anzahl der Meilen proportionirten Preis hin und wieder geführt werden.

Die Abrechnung geschah von Seite der Postämter alle Quartale; die Postwagen wurden mittelst Postkarten und

Stundenzetteln expedirt; die reitenden Posten blieben allenthalben neben den fahrenden fortbestehen.

Dieses neue Stadium der Fortschritte im Postwesen brachte vollends die Nebenboten, Fuhrleute, Lohnrößler ꝛc. in vollsten Aufruhr. Auch die Städte und ihre Obrigkeiten hingen so fest an ihrem alten Herkommen, daß sie selbst mit in die allgemeine Klage über diese Neuerung und den totalen Ruin „dero uralten hergebrachten und wohleingerichteten Botenwesens" einstimmten.

Der Nürnberger Magistrat zeichnete sich wieder besonders in der Vertretung seiner Bürger und zugleich in der Hemmung des fortschreitenden Postwesens aus; er traf, nachdem seine Verwahrungen und Verwarnungen Taxis gegenüber fruchtlos geblieben waren, die Anordnung, daß zwar den kaiserlichen bis dato gewöhnlichen Ordinari und Extraordinari reitenden oder fahrenden Posten der ungehinderte Lauf gelassen, diese ankommende und abgehende neuerliche Taxis'sche Post-Landkutschen aber solle man mit aller Bescheidenheit zurückweisen, den Personen und Waaren aber die Passage — doch ohne dem Postwagen — ungehindert gestatten.

Diese Maßregel kam auch in Nürnberg zur Ausführung. Taxis beschwerte sich beim Reichshofrath, beim Reichs-Convent, und dem Churfürsten von Mainz als Protektor des Reichs-Postwesens; es wurde viel hin- und hergeschrieben und gestritten, — aber die fahrenden Posten des Taxis blieben im Gang [1]).

---

[1]) v. **Beust a. a. O. Band I. pag. 156—161.**

Im Jahre 1705 legte der Fürst Taxis auch noch eine reitende Post über Dinkelsbühl nach Cannstadt an. — Die Nürnberger Boten, welche dorthin ihre Straße hatten, suchten dieselbe durch Anlegung einer Art von einer fahrenden Post zu ruiniren, da sich aber der Herzog von Württemberg auf das Taxis'sche Ansuchen gegen diesen neuen Postcours sehr günstig bezeugte, so mußten die Nürnberger Boten ihre Postfuhren bleiben lassen.

Cap. X.

Württemberg errichtet eigene Landesposten.

Am 24. Juni 1708 ertheilte Herzog Eberhardt Ludwig von Württemberg seinem Kammer-Courier die Commission, einen Postwagen nach Nürnberg anzulegen, welcher unter dem Titel eines Württembergischen extra-ordinari Postwagens geführt und von Niemanden als dem Herzog dependiren sollte. Die Veranlassung hiezu gaben wahrscheinlich die zahlreichen Porto-überforderungen von Seite Taxis, welchem gegenüber Württemberg schon seit dem Jahre 1705 vergebens sich beschwert hatte.

Am 3. November 1708 rescribirte der Kaiser an den Herzog von Württemberg wegen Abstellung der Landesposten an den Chur- und Ober-Rheinischen Kreis. Der Herzog scheint aber seinen Plan wohl überlegt zu haben und die mehrfachen Versuche des Taxis, ihn im Guten von dem Vorhaben abzubringen, blieben erfolglos; vielmehr beabsichtigte der Herzog das Post-

wesen wenigstens auf seinem Gebiete zu einem einheitlichen Ganzen umzuschaffen; er ließ sämmtliche Privatboten abschaffen, um die fahrenden, reitenden und gehenden öffentlichen Boten, Landkutschen und dergleichen Gelegenheiten sämmtlich zu combiniren, ließ die von ihnen bisher genossenen Besoldungen in eine eigene Casse werfen und so ein eigenes Landespostamt und einen in 5 Routen eingetheilten, das ganze Land in allen Richtungen durchschneidenden, die bedeutendsten Städte und Aemter berührenden cursus publicus vermittelst angelegter schneller Landpostwagen errichten und sich hiezu der Gebrüder Fischer von Bern zu bedienen.

Am 20. März 1709 ernannte Herzog Ludwig den Fischer als seinen Landpostmeister und ließ den ersten Cours von Schaffhausen durch sein Land bis in die Pfalz errichten. — Der Kaiser befahl dem Herzog zwar, sofort die Fischer wieder zu entlassen, die bisher getroffenen Einrichtungen wieder aufzuheben und erklärte alle Verordnungen des Herzogs in dieser Richtung für null und nichtig; er schrieb ferner an die Niederrheinischen, Westphälischen, ingleichen an die fränkischen Kreisausschreibende Fürsten, wie auch an den Bischof von Constanz, an die Stadt Ulm und andere schwäbische Reichsstädte, indem er sie aufforderte, der württembergischen Landpost allenthalben den Durchgang durch ihr Gebiet zu verwehren und in keinem Falle die Einrichtung einer Station zu gestatten.

Diese kaiserliche Aufforderung hatte zwar den Erfolg, daß die württembergischen Postwagen in Constanz nicht eingelassen wurden, und anderwärts Streitigkeiten entstunden, die bis zu fortgesetzter Thätlichkeit ausarteten, in der Hauptsache aber blieb

der Herzog bei seinem Unternehmen und erwiderte dem Kaiser nachfolgendes Schreiben:

„So bin ich der Herzog ein vor allemal resolviret, mich bei meinen mit andern Churfürsten und Ständen des Reichs gemeinsam habenden hohen Regalien wider Ihn äußerst zu maintenirren, und zu Ew. Kaiserl. Majestät hege das sichere allerunterthänigste Vertrauen, daß Sie Dero getreue Reichsstände, welche in so langen und beschwerlichen Kriegen Land und Leut, ja Leib und Leben zu Dero Ertz-Hauses besten willigst hazardiret; da hingegen der Fürst von Taxis nicht einen Heller von publicis oneribus übernommen, nicht allererst bey anscheinenden Frieden von Ihnen so theuer erworbenen und in Dero Kaiserlicher Wahl-Capitulation so wohl fundirten Immunitäten und Landesfürstlichen Hoheiten treiben, vielweniger die mir angehörige in fürstliche Livrée authorisirte Bediente arrestiren, oder denenselben, den in aller Völker Rechten wohlhergebrachten liberum et innoxium transitum zwischen meinen Aemtern und Kellereyen Tuttlingen, Hohentweil und Schaffhausen, Blaubeuren, Heydenheim und Göppingen durch einige darzwischen stoßende Stände, zu groser dieses Crayses Confusion und daraus erfolgender Mißhelligkeiten, sistiren und ferners verweigern lassen werden. Als gelanget an Ew. Kaiserl. Mayestät meine allerunterthänigste Bitte, Dieselbe geruhen allergnädigst das wider mich in so harten Terminis ganz ohngehört und unverdienter Weise sub et obreptitie erschlichene Kaiserliche Reichs-Hofraths Rescriptum als ipse jure null und nichtig zu declariren; die an meine Mitstände erlassene inhibitoria aber zu revociren und nicht zu gestatten, daß durch particular Absichten und Interesse das Publicum troubliret, sondern vielmehr der Fürst von Taxis

zu bessern Comportement mit denen Ew. Kayserlichen Majestät und dem heiligen Römischen Reich sub maximis oneribus afficirten höhern Ständen angewiesen werde[1])."

Aber auch der Kaiser ging nicht auf die Vorstellungen des Herzogs ein, sondern untersagte ihm jedes weitere Vorgehen in der Sache, weshalb auch das Unternehmen mehr oder minder in's Stocken gerieth; dagegen führte später der Postmeister zu Stuttgart den Titel eines kaiserlichen und herzoglichen Postmeisters und dem Herzog wurden neben der Post noch verschiedene, auf landesherrlicher Autorität beruhende Landkutschen gestattet.

In Folge dieser Angelegenheit ließ der Herzog von Württemberg im Jahre 1710 die so berühmte sogenannte „württembergische Deduction oder gründlicher Bericht, was es mit des heiligen römischen Reichs Churfürsten und Ständen, Post- und Botenwesen, insonderheit in dem löblichen Herzogthum Württemberg von Maximilian I. bis auf gegenwärtige Zeit vor eine eigentliche Beschaffenheit gehabt habe und noch habe" verfassen und dem Kaiser überreichen.

---

[1]) von Beust, a. a. O. pag. 165, 166.

Cap. XI.

Verhandlungen der Stände über die Reichsposten.

§. 1.

Die Josephinische Wahlcapitulation.

Indessen alle diese Streitigkeiten hatten eine und dieselbe Quelle; sie wurzelten tief in der unversöhnlichen Befehdung der Taxis'schen Vorrechte von Seite der Reichsstände, welche nun zum klaren Selbstbewußtsein ihrer eigenen Rechte gelangt waren.

Zwar war die Verheißung des westphälischen Friedens noch immer unerfüllt, daß von einer der nächsten Reichsversammlungen bestimmte Rechtsnormen über das Postwesen, insbesondere über das Postregal aufgestellt werden sollten, und noch immer war auf reichsverfassungsmäßige Weise keine Entscheidung der Streitigkeiten herbeigeführt, die in dieser Beziehung zwischen Haupt und Gliedern des Reichs entstanden waren.

Aber gleichwohl war bei den Reichsständen die Ansicht bereits merklich befestigt, daß einerseits die Posthoheit als unmittelbarer Ausfluß der Staatspolizeigewalt, mithin als wesentliches Staatsregierungsrecht zu betrachten sei, anderseits der Postanstalt vorzugsweise die Qualität eines nutzbaren Regals innewohne[1]).

[1]) Stephan sagt in seiner Geschichte der preußischen Post pag. 107: „Die Posthoheit ist von dem Postregal wohl zu unterscheiden. Sie faßt in sich das Recht der Staatsregierung, die Wirksamkeit der

Es ist daher sehr erklärlich, daß bei jedem Reichstag die Postangelegenheiten von Neuem Gegenstand der Erörterung waren.

So kam denn auch vor der Wahl Joseph I., welcher 1690 zum römischen König gewählt und 1705 nach dem Tode Kaiser Leopolds I. den deutschen Thron bestieg, das Reichspostwesen zur Sprache.

Zu der Abfassung der kaiserlichen Wahlcapitulation wurde dem churfürstlichen Collegium ein Bedenken von den Reichsfürsten dahin vorgelegt: Der Artikel, wie solcher über das

---

Postanstalt nicht allein zu beaufsichtigen, sondern auch durch das Gesetz näher und so weit zu bestimmen, als es durch die Erreichung wesentlicher Staatszwecke nothwendig bedingt wird. Sie ist ein Bestandtheil des Staatspolizeirechts, ergibt sich aus der logischen Entwicklung des Begriffs der Souveränetät von selbst und gehört demnach zu den wesentlichen Staatshoheitsrechten (jura majest. essentialia). Der Begriff des Postregals dagegen umfaßt die Befugniß zum Betriebe der Postanstalt. Daß der Staat diese Befugniß ausschließlich in Anspruch nimmt, folgt nicht aus dem Wesen der Staatsgewalt, sondern aus zufälligen Umständen (hauptsächlich aus der Nutzbarkeit und aus der Rücksicht für die Sicherheit der Staatscorrespondenz). Das Postregal gehört demnach wie alle nach der gegenwärtigen staatswissenschaftlichen Terminologie mit dem Namen Regalien bezeichneten Regierungsrechte zu den zufälligen (außerwesentlichen) Staatshoheitsrechten (jura majest. accidentalia). Die Befugniß zur Ausübung des Postregals, i. e. zum Postbetriebe, kann daher auch durch Staatsvertrag oder landesherrliche Verleihung an eine andere physische oder moralische Person übertragen werden, während die Posthoheit unter allen Umständen der Staatsgewalt unveräußerlich verbleibt und sich praktisch in der Regel durch den Erlaß der Postgesetze, durch die Ratification der Postverträge, durch Bestrafung der Zuwiderhandelnden gegen die Postgesetze, Ernennung und Bestätigung der Beamten und durch Führung der Oberaufsicht, mithin gesetzgebend, richtend und vollziehend äußert."

Postwesen im churfürstlichen Project der Wahlcapitulation begriffen sei, beschwere in vielen Dingen die Stände, in deren Gebiet der Reichspostmeister die Posten anordne; denn warum sollen die Postbedienten von Personaldiensten, von Accise und andern dergleichen Abgaben befreit sein?

Warum soll der Reichspostmeister in den Territorien der Stände Posten nach Belieben anstellen können und die Stände gehalten sein, ihm hiezu Wohnungen und andere Bequemlichkeiten zu verschaffen? Warum soll der Landeshoheit ein solcher Eintrag geschehen, daß die Reichsstände das Stadt- und Landbotenwesen, welches doch dem gemeinen Besten so nützlich und den Reisenden so nöthig sei, nicht gehörig zu ordnen vermögen? Warum soll ein Stand des Reiches leiden müssen, daß sich in seinem Gebiete Leute und Körperschaften setzen, welche seine Gerichtsbarkeit nicht anerkennen, sondern unter dem Schutze und der Autorität eines ausländischen, in Brüssel sitzenden Grafen oder Fürsten ihr eigenes Wesen haben und gleichsam einen Staat im Staate bilden? Warum soll man zusehen und geschehen lassen, daß der Reichspostmeister nach seinem eigenen Belieben die Briefe taxire und so den Ständen und ihren Unterthanen gleichsam eine Steuer auflege und solche schätze[1])?

Zur Beseitigung dieser Beschwerden machten die weltlichen Stände den Vorschlag, daß der Artikel 29 der Wahlcapitulation in folgender Weise gefaßt werde: „Der Kaiser will keineswegs gestatten, daß den von Churfürsten, Fürsten und Ständen in ihren Ländern der Posten halber gemachten

---

[1]) Stängel, das deutsche Postwesen. Stuttgart 1844 pag. 56. 57.

oder noch zu machenden Verordnungen ein Eintrag, Beschwerde oder Verhinderung zugefügt oder ihnen Postmeister, Postverwalter und Posthalter wider ihren Willen aufgedrungen werden, wie er denn auch keine Processe, Mandate, Decrete oder Inhibitiones dawider erkennen noch ergehen lassen will, sondern es sollen dießfalls die Stände des Reichs bei ihren von Alters her zustehenden Rechten, Freiheiten, Territorialgerechtigkeit, Hoheit, Gebrauch, Besitz und zum Theil deßwegen vorgegangenen Verträgen unbeeinträchtigt gelassen werden. So viel aber die Regulirung der Taxe betrifft, darüber hat man sich allerseits noch zu vergleichen [1])."

Wäre dieser Vorschlag durchgedrungen, dann wäre es mit der Taxis'schen Postherrschaft zu Ende gewesen, — allein Oesterreich wollte mit dem Fürstenrathe nicht so weit gehen und berief sich auf das kaiserliche Postregal und Reservatrecht, und da die geistlichen Stände auf seiner Seite waren, so drangen die weltlichen Stände nicht durch.

In der Wahlcapitulation Joseph I. wurde daher (1690) lediglich eingesetzt, daß, da gegen die Reichspost nicht geringe Beschwerde geführt und diese nach Anweisung des westphälischen Friedens auf den Reichstag ausgesetzt worden seien, der Kaiser unter Beobachtung dessen keineswegs gestatten wolle, daß die Reichsstände in ihren Ländern, wo kaiserliche Postämter vorhanden und hergebracht seien, solche Personen, welche nicht Reichsunterthanen seien und deren Treue man nicht versichert sei, angesetzt werden und dieselben von den Realbeschwerden befreit seien, daß der Kaiser den General-Reichspostmeister

[1]) Moser, a. a. O. pag. 179—182.

anhalten wolle, seine Posten wohl zu versehen, die Briefe treu und richtig gegen billiges Postgeld zu befördern und so zu keiner ferneren Klage Ursache zu geben. —

In Beziehung auf die Worte: „wo kaiserliche Postämter vorhanden und hergebracht," wollte Chursachsen diese Stelle dahin gefaßt wissen: „damit in den Churfürstenthümern und Ländern, wo dergleichen Postämter nicht seien, selbige daher nicht etwas für sich zu erzwingen suchen möchten" oder wie sich Chursachsen noch weiter erklärte: „damit die kaiserlichen Postämter in denen Ländern, wo sie sonst nichts zu thun haben, auch künftighin nichts zu prätendiren Gelegenheit nehmen möchten."

Im gleichen Sinne bemerkte Churbrandenburg: „der Artikel sei so einzurichten, daß er den Churfürsten, welche das Postrecht in ihren Ländern hergebracht, nicht nachtheilig sei [1])."

§. 2.

Die Wahlcapitulation Kaiser Karl VI.

Nach dem Tode Kaiser Joseph I. (er starb den 17. April 1711) wurde Karl VI. zum Kaiser erwählt.

Bei dem 29. Artikel, „das Postwesen im Reiche" betreffend, machten einige Stände, besonders Reichsstädte allerlei Erinnerungen, z. B. es seien blos verbürgerte Beamte anzustellen, — die Jurisdiction der Ortsobrigkeiten in nicht amtlichen Sachen

---

[1]) Stängel, a. a. O. 58.
Pütter, Erörterungen I. pag. 71.
Stephan, a. a. O. pag. 112.

sei anzuerkennen, — die Postbediensteten sollen von keinen Real- oder Personalabgaben befreit sein" u. s. w. Allein diese Anträge blieben unbeachtet und der Artikel wurde hier wie in der Josephinischen Capitulation abgefaßt, auch das Reichs-Postgeneralat gegen die Paar'schen Eingriffe durch die Verfügung gesichert, daß dasselbe „sowohl bei kaiserlicher Majestät und Hofstaat, als sonsten im Reiche in ruhiger Einnehmung, Bestellung und Austheilung der Briefe und Pakete gelassen werden sollte."

Aber ein neuer Zusatz wurde gemacht, worin es heißt: „Jedoch sollen und wollen Wir auf diesen Artikel, das Postwesen belangend, insolange halten und auch halten lassen, bis von Reichs wegen ein Anderes beliebt werden wird."

Als nun unter'm 11. März 1713 die Reichs-Postordnung vom Kaiser ihre Bestätigung erhielt, geschah es mit Anziehung eben angeführter Clausel der Wahlcapitulation.

Das Reichs-Postwesen, statt seinen ruhigen, ungestörten Gang fortsetzen zu können, gerieth von Tag zu Tag in größere, vielfältige und kostspielige Prozesse, so daß von nun an seine Geschichte fast nur eine trockene Chronik von Streitigkeiten ist. Die bedeutenderen sind nachstehende:

1714 mußte Klage wider den Magistrat in Wetzlar und den dortigen Bärenwirth wegen Verführung der Reisenden erhoben werden;

1715 Streitigkeiten mit dem Churfürsten von Cöln puncto turbationis regalis postarum juris;

1716 mit dem Churfürsten von Sachsen wegen Anlegung eines Postwagens von Leipzig nach Frankfurt und mit Hessen-

Cassel wegen eines solchen von Cassel über Hersfeld nach Fuld;

1718 mit Nassau-Oranien wegen Errichtung einer Hessisch-Oranisch-Nassau-Dietzischen Post;

1719 mit dem Bischofe von Münster wegen verbotener Briefsammlung und Nichtöffnung der Stadtthore;

1724 mit der Stadt Lübeck;

1725 mit Schaumburg-Lippe puncto turbationis regalis postarum juris;

1730 wurde gegen die Stadt Cöln ein mandatum sine clausula wegen dem unzulässigen Botenwerke und Anlegung eines Postwechsels zwischen Cöln und Frankfurt, dann Cöln und Holland erwirkt;

1731 Inhibition gegen die Stadt Bremen wegen Errichtung eines doppelten Postwagencourses;

1732 Mandat gegen den Magistrat zu Wetzlar, weder jetzt noch künftig Hessen-Cassel'schen noch andern neulich versuchten Postanlegungen ein Comptoir zu gestatten 2c. 2c.

Mit Recht sagt Klüber in seiner 1811 über das Postwesen in Deutschland erschienenen Schrift: „so war das Reichs-Postgeneralat in stetem Kampf mit seinen Antipoden und die Reichspost fast immerwährend ein cursus militans.

§. 3.

Die Wahlcapitulation Karl VII.

Als nach Ableben Karl VI. (gestorben den 20. October 1740) Karl VII. von Bayern auf den deutschen Kaiserthron erhoben wurde, erhielt der Artikel 29, „das Postwesen" betreffend, verschiedene Zusätze und Aenderungen. In §. 3 wurde

zur Beschränkung des gemeinen Land- und städtischen Botenwesens Folgendes eingeschaltet: „Dagegen soll den gemeinen Land- und städtischen Boten unterwegs und zwischen den Orten, wo aus und hin ein Bote Commission hat, die Mitbringung und Sammlung der Briefe, Wechslung der Pferde und Aufnehmung der Personen und Pakete nicht zugelassen, sondern die Reichsstände und deren gehende, reitende und fahrende Boten hierunter den bereits in den Jahren 1616, 1620 und 1636 ergangenen kaiserlichen Patenten, Decreten und Rescripten sich gemäß bezeigen und solchergestalt dieses Botenwesen sowohl der Chur-Mainzischen Postprotection, als dem General-Reichspostmeister und sonst männiglich ohne Nachtheil sein.“

Eine merkwürdige Veränderung war auch die, daß die Worte des Projects der Capitulation: „Kaiserliche Reichs-Postregale“ ausgelassen und an deren Stelle: „allgemeinem Reichspostlaufe und sonst männiglich ohne Nachtheil“ gesetzt wurden.

Der Kaiser mußte §. 4 versprechen, die Verfügung zu thun, daß das kaiserliche Reichspostamt in seinem Esse allenthalben erhalten und sowohl bei der kaiserlichen Person und Hofstaat, als sonsten im Reich in ruhiger Einnehmung, Bestellung und Austheilung der Briefe u. s. w. gelassen werde.

Als im Jahre 1743 der Fürst Alexander Ferdinand von Taxis die Belehnung nachsuchte, — sein Vater und Vorfahr im Amte, Fürst Anselm Friedrich von Taxis, war mittlerweile im Jahre 1739 in Brüssel gestorben — bat er, diesen §. 4 in den Lehenbrief aufzunehmen, was auch auf erstattetes Reichshofraths-Gutachten geschah.

Cap. XII.

Verhältniß der Reichsposten zu den übrigen Landesposten.

§. 1.

Der Vertrag von Wesel.

Die Lebhaftigkeit der Streitigkeiten, welche nun um das Postwesen geführt wurden, wäre allein schon genügend gewesen, den verschiedenen Postanstalten reiches Material zur Beförderung zuzuweisen; freilich hätten diese schon damals „befreiten" Correspondenzen die Anstalt in ihren Einkünften wenig bereichert. Aber Gottlob, daß auch andere Momente heran getreten waren, welche die Postanstalt nunmehr schon als ein wichtiges Institut erkennen lassen mußten.

Das staatliche, das politische und sociale Leben war ja schon reich genug entfaltet, um nicht das Postinstitut bereits als eines der unentbehrlichsten und segenreichsten Staatseinrichtungen betrachten zu sollen.

Nachdem die Drangsale des dreißigjährigen Krieges vorüber und die deutschen Länder sich von den Folgen seines Elends erholt hatten, nachdem der drohenden Machtentwickelung Frankreichs durch die Niederlage in dem spanischen Erbfolgekriege ein Ziel gesetzt wurde und der Erbfeind im Osten seinen letzten Verheerungszug unter den Mauern Wiens mit dem Verlust seiner Kriegsstärke gebüßt hatte, — da blühte auch Handel und Gewerbe wieder frisch empor; die Umlaufsmittel wurden vermehrt,

der Associationsgeist begann sich zu regen, 1694 wird in London die erste Zettelbank, 1705 in Berlin die erste Feuerversicherungsgesellschaft gestiftet; Colbert gründete die ost- und westindische Handels-Compagnie; nach seinem Vorgang huldigten die Regierungen dem Mercantilsystem, beförderten die gewerbliche Thätigkeit und den auswärtigen Handel. — Solche und andere politische Verhältnisse zeigten bereits, wie mächtig die Entwickelung politischen und volkswirthschaftlichen Lebens auch auf die Ausdehnung des Postverkehrs einwirkte; seine Verbindungen reichten bereits weit über die Grenzen Deutschlands hinaus in die angrenzenden Staaten und das Postinstitut begann seinen kosmopolitischen Character zu entfalten.

Auch der geistige Verkehr begann die postalische Thätigkeit in erhöhtem Grade in Anspruch zu nehmen; wir wollen hiebei nur an die Ausdehnung des Zeitungswesens[1]), an die Ausbreitung des Buchhandels, die Gründung mehrerer Universitäten 2c. 2c. erinnern.

In gemeinsamer Arbeit und wetteifernder Thätigkeit lernten die verschiedenen Regime der neben einander arbeitenden Postinstitute denn doch den Werth einer gemeinschaftlichen Basis

---

[1]) Stephan, a. a. O. pag. 137.
Beust, Th. III. Abschn. IV. pag. 595.
Die ersten Zeitungen erschienen im 16. Jahrhundert zu Venedig aus Anlaß des Krieges dieser Republik mit den Türken. Sie erhielten die Benennung „gazeta" von der Scheidemünze dieses Namens, die man für das Lesen dieser an öffentlichen Orten ausgelegten Blätter zahlte. (Andere, z. B. Ludewig in seinen gelehrten Anzeigen 2c. 2c. §. 5 pag. 5, Halle 1743, sagen dagegen, gazeta sei selbst erst von dem deutschen „Gauzen, Gazen", was gleichbedeutend ist mit „schwätzen, plaudern, erzählen", entstanden.)

schätzen und man erkannte, von welcher Bedeutung es wäre, wenn die Postanstalten, statt sich gegenseitig zu befehden und zu belästigen, gemeinsam auf die besten Mittel dächten, ihrem gemeinsamen Zwecke am besten zu dienen.

Der Vertrag zu Wesel vom Jahre 1722, welchen Preußen mit dem Fürsten Anselm von Thurn und Taxis geschlossen hatte, gibt ein beredtes Zeugniß hiefür; denn als Princip dieses Postvertrags wurde an die Spitze gestellt: Beständiges gutes Einvernehmen, Beförderung des Verkehrs, gemeinschaftliche Maßregeln gegen feindselige Vorgänge, wenn diese zum Schaden der beiden Posten gereichen sollten. Stephan sagt[1]: „Dieser Vertrag bewies zugleich, daß das Nebeneinanderbestehen der Reichs- und der Territorialposten mit der Vervollkommnung des deutschen Postwesens nicht unverträglich sei. — In seinen Motiven liegt sogar das Zugeständniß der Nothwendigkeit eines die kleineren deutschen Staatsgebiete gemeinsam umfassenden Postinstitutes, das, unter einheitliche Leitung gestellt, die drohende Zersplitterung des nationalen Postwesens abzuwenden vermochte.“ —

Die günstige Folge, welche der Vertrag zu Wesel auf das ruhige Fortschreiten des Postwesens übte, dauerte länger als 30 Jahre, und der durch ihn geschaffene Standpunkt der Reichspostanstalt inmitten zwischen der preußischen Staatspost und der österreichischen Landespost würde selbst bis zu der folgenschweren Umgestaltung, welcher die deutschen Staatsrechts-, Territorial- und Verfassungszustände im Anfange des 19. Jahrhunderts seit dem Lüneviller Frieden unterlagen, derselbe ge-

---

[1]) Stephan, a. a. O. pag. 177.

blieben sein, wenn nicht inzwischen der siebenjährige Krieg zu gewaltigen Erschütterungen derselben Veranlassung gegeben hätte.

§. 2.

Die Taxis'schen Posten als Reichsthronlehen.

Mit dem Jahre 1744, in welchem Karl VII. das Reichspostlehen zu einem Reichsthronlehen erhob, begann eine neue Epoche für das Taxis'sche Reichspostwesen.

Der neue Kaiser hegte die besten Gesinnungen gegen das Taxis'sche Fürstenhaus, welches seine Dankbarkeit mit willfährigem Entgegenkommen, besonders in Geldverlegenheiten des Kaisers zu zeigen sich bemühte. Im Diplome über das Reichsthronlehen wird der Fürst von Thurn und Taxis Erb-General- und Obrist-Hofpostmeister genannt. — Leider war Karls VII. Regierung eine kurze; er starb am 20. Januar 1745 und mit ihm gingen viele schöne Hoffnungen, welche das Fürstlich Thurn und Taxis'sche Haus auf des Kaisers Zuneigung gesetzt hatte, zu Grabe.

Die Wahl eines neuen Kaisers unterlag ungemeinen Schwierigkeiten. Starke Parteien hatten sich unter den Wählern gebildet. Den Bemühungen der Königin von Ungarn, Maria Theresia, gelang es endlich, die Wahl auf ihren Gemahl zu lenken und ausfallen zu machen. Nachdem die Capitulations-Punkte berichtigt waren, wurde der Wahltag auf den 13. September festgesetzt. Der Neugewählte hielt sich in seinem Hauptquartier zu Heidelberg auf. Nach erhaltenem Wahldecrete reiste er von da nach Aschaffenburg. Am 25. September hielt

er seinen Einzug in Frankfurt und am 4. October ward Franz I. als Kaiser gekrönt. Diesmal war die Postbedienung von Hanau bis Frankfurt und von dort auf dem Rückwege bis Ulm dem Fürsten von Thurn und Taxis aufgetragen, wogegen Paar ein decretum salvatorium bei der Reichscanzlei erwirkte.

Der Wahlcapitulation Franz I. wurde jene von Karl VII. zu Grunde gelegt, sie erhielt unr wenige Zusätze. Ueber das Postwesen wurden gar keine Erinnerungen gemacht, der betreffende Artikel wurde unverändert in dieselbe aufgenommen.

In dem neuen Taxis'schen Lehensbrief wurde sich wieder auf den Inhalt der Capitulation bezogen. Paar kam zugleich mit dem Gesuche um Belehnung mit dem kaiserlichen Obristen-Reichspostmeister-Amte ein, dasselbe blieb jedoch ohne Entschließung.

Am 30. Mai 1747 empfing der Fürst Alexander von Thurn und Taxis das Lehen vor des Kaisers Throne. Sieben Jahre später wurde er ungeachtet der Protestation der Alt-Fürstenhäuser mit Virilstimme in den Reichsfürstenstand eingeführt.

Die meisten Reichsstände hatten auf das Heftigste widersprochen, — nur Friedrich der Große nahm sich des Fürsten auf das Wärmste und Uneigennützigste an und lieh demselben ohne irgend eine Bedingung seine mächtige Fürsprache, vermöge deren es auch gelang, des Fürsten Wunsch in Erfüllung zu bringen.

Wie dankerfüllt damals der Fürst für einen so uneigennützigen Act der Fürsprache war, äußerte er gelegentlich dahin, „daß er eine so empfindliche Dankbarkeit für diese so groß-

müthigst erwiesene Gnade temoigniren, daß er selbige bei allen Gelegenheiten öffentlich zu rühmen kein Bedenken trage und den König Friedrich fast allein als den Stifter dieses seinem Hause bevorstehenden Lustres ansehe[1]."

So dankerfüllt diese Worte klangen, so wenig stand die spätere Handlungsweise mit dem Ausdrucke so dankbarer Gefühle im Einklang. — Denn wo es nur immer möglich war, suchte das Reichspostwesen, namentlich während der Kriegsjahre Preußens mit Maria Theresia, sich auf Kosten des preußischen zu bereichern; Taxis hatte wieder mehrere Reichshofräthliche Beschlüsse in Wien sich insbesondere gegen Hannover, Braunschweig und Hessen-Cassel ausgewirkt, wo er das Reichspostwesen wieder einführen und die landesherrlichen Posten vernichten wollte.

Kaum zu übersehen ist, sagt Stephan[2]), die Menge der Reichshofräthlichen Conclusa, die überhaupt in den Jahren 1757 und 1758 auf Betreiben des Fürsten von Thurn und Taxis gegen Reichsfürsten und Reichsstädte wegen der landesherrlichen Postanlagen jeder Art gefaßt wurden. Es ist wohl keine dem Erb-Reichspost-Generalat, wie die Reichs-Postverwaltung sich damals nannte, irgend mißliebige Anlage dieser Art im ganzen deutschen Reich gewesen, die damals nicht in Bann und Acht erklärt worden wäre. — Wie im dreißigjährigen Kriege, dem Höhepunkt des Taxis'schen Postwesens im 17. Jahrhundert, so setzte der Reichs-Generalpostmeister

[1]) Stephan, a. a. O. pag. 245.
[2]) Stephan, a. a. O. pag. 255.

im siebenjährigen Kriege an vielen Orten seine mit Beharrlichkeit verfolgten Zwecke durch. — Sein Postregal vergrößerte sich, seine Posten hatten im Laufe der Zeit durch eine eifrige, sorgfältige Verwaltung an innerer Thätigkeit gewonnen.

Man trug sich Taxis'scher Seits ernstlich mit dem Gedanken, das Postwesen in ganz Deutschland jetzt unter seine Botmäßigkeit zu bringen und sicherte sich dessenhalben die Unterstützung fremder Höfe zu.

Vergeblich suchte später Taxis nach Beendigung des siebenjährigen Krieges, beim Hubertsburger Friedensschluß 1763 mit Entschuldigungen und Versöhnungsvorschlägen hervorzutreten; König Friedrich äußerte: „Ich werde so einfältig nicht sein, und mich überreden lassen, daß der Fürst von Thurn und Taxis Alles, was er wider mich machinieret, aus bloßem Gehorsam gegen den Kaiser gethan habe," — und vom königlich preußischen General-Postamt ging gleichzeitig dem Gesandten des Fürsten eine Resolution zu, in welcher ihm in bündigen, klaren und derben Worten sein bisheriges feindseliges Auftreten gegen die preußischen Posten vorgehalten und ganz offen erklärt wurde, „daß man dieses Betragen des Taxis nie entschuldigen könne und wohl bis in die spätesten Zeiten also angesehen und als ein Zeugniß, was sich die Reichsstände zu des Herrn Fürsten von Thurn und Taxis Absichten zu versehen haben, und welch' ein nachtheiliger Plan mit dem Reichshofrath wegen ihres juris postarum entworfen sein mag, in der Geschichte unserer Tage aufbehalten werden wird."

Am Schlusse folgt noch einmal eine Hinweisung, „wie ernstlich Seine königliche Majestät die Sache aufgenommen

und daß Sie sich deren **Ahndung bei Zeit und Gelegenheit reserviren**[1])."

Nachdem die drei schlesischen Kriege, während welcher Taxis so feindselig gegen die übrigen Posten — mit Ausnahme der österreichischen — aufgetreten war, nun mit dem Hubertsburger Friedensschluß (15. Februar 1763) beendet war, vergaß Friedrich der Große vorerst den schweren Undank, den er von Taxis erfahren, aber gleichwohl verfolgte König Friedrich die Idee eines deutschen Fürstenbundes, um etwaiger Wiederkehr eines solchen Benehmens des Kaisers und des Reichshofraths, sowie des Fürsten von Thurn und Taxis von vornherein entgegensteuern zu können[2]). — Mit Hannover, Hessen, Braunschweig und andern Ständen des Niedersächsischen Kreises, welche ebenfalls bezüglich des Postwesens die Angriffe des Fürsten von Thurn und Taxis und die Willkühr des zum Theil in dessen Solde stehenden Reichshofraths erfahren hatten, fanden noch während des Kriegs Unterhandlungen statt, in Folge deren der Tractat des deutschen Fürstenbundes vom 23. Juli 1784 bestimmte, „vorzüglich mit allem Nachdruck darauf halten zu wollen, daß sämmtliche Stände des Reiches bei ihren Landen und Gerechtsamen unbeschadet und ungekränkt belassen und dabei auf keine Weise beunruhigt werden."

---

[1]) Sonderbares Spiel des Geschickes, — es war eben vor hundert Jahren (1660), daß Taxis schon von dem großen Churfürsten eine so ernste Mahnung erhalten hatte, und wieder ein Jahrhundert später sollte der ernsten Warnung die vergeltende That folgen! —

[2]) Stephan, a. a. O. 265.

§. 3.

Letzte Blüthe des deutschen Reichspostwesens.

So stand und blieb wieder das ganze deutsche Postwesen in drei Hauptgruppen getheilt. Oesterreich blieb mit seinen Erblanden für sich, durch seine Postverfassung streng abgeschieden von allen Nachbarn; in Norddeutschland besaßen Preußen, Sachsen, Braunschweig und Hessen eigene Landesposten mit freier Ausübung der vollen Oberlandeshoheit. Im Süden und Westen, zum Theil in Mitteldeutschland, in allen deutschen Rheinländern, in sämmtlichen Reichsstädten und in den geistlichen Bisthümern Münster, Paderborn, Osnabrück und Hildesheim herrschten die Reichsposten; zu diesen gehörten noch sämmtliche von Brüssel, Antwerpen, Gent, Mastricht, Lüttich, Aachen, Straßburg und Schaffhausen und in allen Richtungen gehende Postenzüge nach Bremen, Hamburg, Lübeck, Leipzig ꝛc. ꝛc[1]).

Die Reichspost oder das Taxis'sche Postgebiet hatte mithin den ersten Rang vermöge seiner Größe und Ausdehnung. In diesen Jahren von 1770—1790 stand das kaiserliche Reichspostwesen noch einmal — zuerst bekanntlich im dreißigjährigen Kriege — auf dem höchsten Punkte seines Ansehens und Einflusses, seiner Macht, Wirksamkeit und Einkünfte.

Von allen Kaisern und den Reichsständen im Süden und Westen Deutschlands, vorzüglich von den drei geistlichen Churfürsten beschützt, aufrecht erhalten und kräftig bevormundet, durch Mandate des Reichshofraths (in Wien) und durch die Rechtssprüche und Executionen des Reichskammergerichts (in

---

1) Matthias, a. a. O. I. pag. 133.

Speyer, später in Wetzlar) von jeher mächtig und gewaltsam unterstützt, übte die Familie von Taxis ihr Erblehn-Postmonopol in ausgedehntestem Maße aus, wie es nie wiederkehrte. Auch die Streitigkeiten mit Paar waren schon seit 1770 beigelegt, das Paar'sche Hofpostamt war, als die kaiserliche Würde von Oesterreich auf ein anderes Haus transferirt wurde, als erloschen erklärt, und so war nun das Haus Taxis allein im Besitze und Genusse der Reichsposten und wahrlich mächtig genug, um ein Staat im Staate genannt zu werden! — Und wie eigenthümlich hatte sich der rechtliche Fortgang und die Entwickelung dieser Macht gestaltet! Stängel gibt eine sehr treffende Uebersicht, indem er sagt[1]: „Anfangs hatte man um die Zulassung der Reichspost nachgesucht, die Bedenklichkeiten der Reichsstände durch mehrfache Zugeständnisse entfernt und selbst eine widerrufliche Aufnahme für zureichend erkannt, — allmählig fühlten die Reichsstände allerdings, daß die Taxis'sche Post immer weiter greife. Man zeigte dagegen die Gerechtsamen in den kaiserlichen Postmandaten, man sprach nun von Recht und Schuldigkeit; man erklärte, daß man dem kaiserlichen hohen Postregal, dem Reservatrecht des Kaisers nichts vergeben dürfe. Nicht zufrieden, daß die Posten gewonnen waren, sollte auch das alte Botenwesen abgeschafft werden. Man sprach die Postdiener von aller Unterordnung unter die Obrigkeit[2]),

---

[1]) Stängel, a. a. O. p. 62.

[2]) In den Jahren 1778 und 1785 gerieth das Reichspost-Generalat mit der Reichsstadt Frankfurt der Jurisdiktion über die Postbeamten

von allen Abgaben frei, Spanier, Italiener, Franzosen und Belgier wurden als Postmeister besoldet.

Der Reichshofrath, der zuerst erklärt hatte, daß das Postwesen nicht vor die Reichsgerichte, sondern vor die Reichsversammlungen gehöre, gab in einigen Streitigkeiten mit Reichsstädten Recht.

Nun trat die Reichspost fester auf, griff die höheren Stände des Reiches an, beachtete nicht mehr, unter welchen Bedingungen sie in deren Gebiet zugelassen worden war. Sie legte sich das Recht bei, die landesherrlichen Posten zu verdrängen und sich überall niederzulassen, wo es ihr beliebe; sie fand sich dadurch nicht beschränkt, daß das churfürstliche Collegium bei Festsetzung der kaiserlichen Wahlcapitulationen den Landesherren ihre Postregale zugesichert und jeden Zwang im Reichspostwesen für unstatthaft erklärt hatte. Machte ein Landesherr seine Rechte geltend und fügte sich den Anforderungen des Reichsgeneralpostamts nicht bereitwillig, so erschienen alsbald Mandate des Reichshofraths, welche den Landesherren Gehorsam auferlegten.

---

und Bediensteten wegen, in heftigen Streit, aus dem sehr kostspielige Prozesse erwuchsen.

Der Fürst von Thurn nnd Taxis als Erb-General-Postmeister im Reiche, sprach die Gerichtsbarkeit über alle beim Postwesen Angestellte, als ein dem kaiserlichen Reichs-Post-Regale anklebende Befugniß an, der Magistrat behauptete selbige Kraft der superioritatis territorialis, und vermöge des nach gemeinen Rechten, durch das Domicilium begründeten Rechtsstandes in allen, das Postwesen nicht berührenden Gegenständen.

Lange Zeit übte die Reichspost blos ein Rittpostwesen, und verweigerte die Annahme von Geld, Pretiosen und andern Waaren. Als mit dem Ausgange des XVII. Jahrhunderts die fahrende Post zum Vorschein kam, da zog sie auch diese zu ihrer Gerechtsame.

Wurde bemerklich gemacht, daß das Reichsgeneralpostamt von Kaiser Mathias ausdrücklich nur mit dem belehnt worden sei, was von Alters Herkommen gewesen, so war doch alles Neuere dem Reichs-Generalpostamte von Rechtswegen anhängig und die landesherrlichen Landkutschen und Post-Caleschen wurden zum Frevel; denn dem kaiserlichen Reichshofrathe war von den Gerechtsamen des Reichsgeneralpostamts eine so feste und klare Ansicht geworden, daß es nur einer Anzeige, einer Aufforderung des Generalpostamts bedurfte, um sogleich gegen die Reichsfürsten mit Rescripten, Mandaten und Strafbefehlen einzuschreiten, *ohne nur zuvor den angeklagten Reichsfürsten gehört zu haben.* Nicht weniger stand der Protector des Reichspostwesens, der Erzbischof von Mainz, seinem Schützling zur Seite; er empfahl die Reichspost; er schirmte sie, er verschloß selbst, um durch Repressalien seinem Schützling Eingang zu verschaffen, sein erzbischöfliches Gebiet den Boten anderer Stände.

Die Kaiser, obwohl ihre eigenen Landesposten festhaltend, förderten die Erweiterung des Reichspostwesens eifrig und was ein Reichsstand dagegen unternahm, ward da und dort als ein Attentat wider den Kaiser angesehen.

So war die Reichspost muthig jedem Kampf entgegengezogen; sie hatte in allen Gegenden des deutschen Reichs

gestritten, mit Nürnberg, Frankfurt, Cöln, Augsburg, Lindau, Memmingen, Ulm, Hamburg, Lübeck, Hessen-Cassel, Pfalz, Braunschweig, Churbrandenburg, mit dem ganzen niedersächsischen Kreise, mit Württemberg, Bayern, mit dem fränkischen Kreise, mit Sachsen-Coburg und Saalfeld, Wetzlar, Chur-Sachsen, Nassau, Osnabrück, Münster, Friedberg, Lippe-Schaumburg, Dillingen, Bremen ꝛc. ꝛc. Hatte sie auch vor den Schranken des Reichshofraths in Wien gegen ein und dieselbe Stadt, gegen einen und denselben Stand des Reiches mehrmals zu kämpfen, so war sie doch unermüdet in dem Kampfe „zur Conservation des einem römischen Kaiser einzig und allein angehörenden hohen Postregals.“

Kein Wunder, wenn Taxis von den Kaisern zunächst geschützt und gehoben ward, denn sie hoben und schirmten durch Taxis ihr eigenes Recht; kein Wunder, wenn es je nach Gelegenheit höchstes Bestreben des Hauses Taxis war, ihrem Postgebiete noch immer weitere Ausdehnung zu geben, und ebensoleicht begreiflich, wenn dieses Bestreben nicht auf österreichisches Gebiet ausgedehnt wurde.

Die Reichspost stand aber in ihrer letzten Blüthe; eisige Stürme kamen und die Blüthen brachen mit sammt dem Baum.

Cap. XIII.

Verfall der Reichsposten.

§. 1.

Beschränkung des Territorialbestandes des deutschen Reichs-Postgebiets.

Drüben überm Rhein standen hoch aufgethürmt schwarze Wetterwolken; unter dem welterschütternden Zucken der Blitze gebar sich eine neue Zeit. Der Kampf aller durch eine fürchterliche Explosion in Frankreich aus ihren bisherigen Verbindungen geschleuderten Elemente des staatlichen und gesellschaftlichen Lebens erhielt die öffentlichen Verhältnisse in Europa ein Vierteljahrhundert hindurch in der regellosesten, nicht selten ihre tiefsten Gründe erschütternden Schwankungen; die französische Revolution erklärte keck den Krieg, den Vertilgungskrieg allem historischen und besondern Recht, welches nicht im Einklange stünde mit jenem der Vernunft und der Gesammtheit; sie rief in die Schranken alle Gewaltigen, alle Privilegirten, alle auf bestehende Einsetzung, auf Herkommen, auf gelungene Anmaßung Pochende, und erregte also wider sich den dreifach furchtbaren Bund des Thrones, des Altars und der vielarmigen Aristokratie! —

Schon im Jahre 1790 zündete der erste Blitzstrahl in der Blüthenkrone des Hauses Taxis. Brabant und Flandern standen seit dem Oktober des vorigen Jahres im Kampfe gegen Oesterreichs Herrschaft, ganz Lüttich im Aufruhr gegen sein Oberhaupt den Fürst-Bischof, — England in Rüstung gegen Spanien, Frankreich durch seine National-Versammlung im

Streit gegen das Königthum, — der Tod des Kaisers Joseph (20. Februar), die Gewaltschritte und Beschlüsse Frankreichs gegen einige Reichsfürsten Deutschlands — Alles dies und die gegenseitigen Spannungen der deutschen Fürsten untereinander, wirkten auf das Glück und den hohen Wohlstand des fürstlichen Hauses Taxis verderbend ein und führten zu der ersten Verkümmerung seines Besitzthums durch den Verlust der Posten in Flandern und Brabant. Schutz und Beistand eines deutschen Kaisers fehlten jetzt, und die Reichsverweser (Sachsen und Bayern) nahmen keine Kenntniß von dem die Reichsposten bedrohenden Unheil, — jeder Reichsfürst hatte seine eigene Wohlfahrt zu bewahren!

Diese Stürme benützte zunächst auch Hannover, sich der Taxis'schen Posten zu entledigen; die Regierung hob plötzlich im Juni 1790 sämmtliche Reichspostämter auf und ließ dem Taxis nur den freien Durchgang seiner Posten aus Bremen und Hamburg nach Frankfurt und Nürnberg. —

Dem gegebenen Beispiele folgte Herzog Ferdinand von Braunschweig, indem er als Reichsfürst und fester Machthaber seiner Hohheitsrechte zur selben Zeit das Aufhören der Reichsposten in seinem Lande ankündigte und die Posten in eigene Verwaltung nahm.

Vergebens wandte sich Fürst Karl Anselm von Taxis an den König von Preußen, um seine Wiedereinsetzung in die entzogenen Postbesitzungen bei den Kaiserwahlgesandten in Frankfurt zu vermitteln, — diese Postgebiete blieben für Taxis verloren!

Dieser Verlust, so empfindlich er war, sollte aber nur das Vorspiel sein, zu einem größern Drama, welches dem

Fürsten von Thurn und Taxis ebenso, wie manchem andern Reichsfürsten eine andere Rolle zuwies. —

Das Directorium in Paris hatte im Jahre 1796 den Rhein als Grenzscheide zwischen Frankreich und Deutschland bestimmt, folglich alle zu Deutschland gehörigen Länder auf dem linken Rheinufer mit Frankreich zu vereinigen beschlossen. Der glücklich geführte Krieg mit Oesterreich bestärkte diesen Vorsatz, und Kaiser Franz II. sah sich durch manche Unfälle veranlaßt, in einem geheimen Artikel des Friedenstractats von Campo Formio, am 19. Oktober 1797 in die Abtretung jener Landstriche zu willigen; — Preußen hatte schon im Jahre 1795 (im Friedensschlusse von Basel) die preußischen überrheinischen Provinzen an Frankreich überlassen müssen.

Die Entschädigungen der deutschen Fürsten, welche hiedurch „Länder" verloren, sollten im Einverständniß mit Frankreich geregelt werden.

Die Franzosen hatten sofort mit Einführung ihrer Gesetzgebung und Verwaltung in den links des Rheins belegenen Ländern begonnen, und übernahmen demgemäß auch die Posten. —

Schon ein Jahr nach dem Frieden von Campo Formio begann 1798 der zweite Coalitionskrieg (Oesterreich, England und Rußland gegen Frankreich), der nach den Schlachten von Marengo und Hohenlinden (14. Juni und 3. Dezember 1800) mit dem Frieden von Luneville (9. Februar 1801) endete. —

Dieser Friedensschluß war für die Territorialverhältnisse, für das Staats-Recht und die Verfassung Deutschlands von den eingreifendsten Folgen; der in Folge des Friedensschlusses

stipulirte Entschädigungsmodus der depossedirten Reichsfürsten nahm der Reichsverfassung den Boden unter den Füssen weg, zerstörte selbstverständlich alle Reichseinrichtungen, vor Allem das Reichspostwesen, und die Grundvesten des deutschen Reiches selbst waren bis ins tiefste Innere erschüttert. —

Der Friedensschluß setzte den Rhein als Grenze zwischen Frankreich und Deutschland fest und bestimmte, daß die erblichen deutschen Reichsfürsten, welche hiedurch am linken Rheinufer Länder verlören, ausreichend entschädigt werden, und zwar sollte die Entschädigungsmasse (nach dem Rastatter Congreß 1798) durch Säcularisation und durch Einziehung freier Reichsstädte und Reichsdörfer aus dem Schooße des Reichs genommen werden.

Unter die Zahl der verlierenden und schadlos zu haltenden Reichsfürsten, gehörte auch der Fürst von Thurn und Taxis, wenn gleich nicht wegen des Verlustes eines Fürstenthums, doch aber wegen des nun völlig aufgehobenen Besitzes aller eigenthümlichen Reichslehen-Postanstalten jenseits des Rheins und deren Einkünfte, ferner als Erb-General-Postmeister der österreichischen Niederlande und als kaiserlicher Reichs-General-Erb-Postmeister in Deutschland mit seinen Posten in den cleve'schen Provinzen Jülich, Zweibrücken und in den Bisthümern Cöln und Trier! —

Der Kaiser ernannte die Reichsdeputation, einen Ausschuß des Reichstages, aus 4 churfürstlichen (darunter Brandenburg) und 4 fürstlichen Mitgliedern bestehend, und beauftragte sie mit der Ausführung des Entschädigungswerkes; dieselbe ward am 2. August 1802 zum Beginne des Werkes

zusammenberufen, um die Entschädigungen einvernehmlich mit der „französischen Regierung" zu beginnen.

Der am 25. Februar 1803 zu Stande gekommene Reichsdeputations-Hauptschluß theilte dem Fürsten von Thurn und Taxis zur Schadloshaltung für die Einkünfte der Reichsposten in den an Frankreich abgetretenen Provinzen mehrere Ländereien zu und setzte dann fest:

„Uebrigens wird die Erhaltung der Posten des Fürsten von Thurn und Taxis, sowie sie constituirt sind, garantirt. Demzufolge sollen die gedachten Posten in dem Zustande erhalten werden, in welchem sie sich, ihrer Ausdehnung und Ausübung nach, zur Zeit des Lüneviller Friedens befanden. Um diese Anstalt in ihrer ganzen Vollständigkeit, so wie sie sich in besagtem Zeitpunkte befand, desto mehr zu sichern, wird sie dem besondern Schutze des Kaisers und des churfürstlichen Collegiums übergeben."

„La conservation des postes du prince de la Tour et Taxis telles, q'uelles sont constituées, lui est d'ailleurs garantie. En conséquence les dites postes seront maintenues in statu quo, pour l'étendue et l'exercice qu'elles conservaient lors du traité de Luneville, et pour en assurer d'autant plus l'etablissement dans toute son intégrité, tel qu'il se trouvait à la dite époque, elles sont mises sous la protection spéciale de l'émpereur et du collége électoral."

Dieser §. des Reichsdeputations-Haupt-Schlußes setzte demnach fest, daß die Posten des Fürsten von Thurn und Taxis oder vielmehr die kaiserlichen Reichsposten ihrer Ausdehnung und Ausübung nach in dem Zustande erhalten werden

sollen, in welchem sie sich zur Zeit des Luneviller Friedens befunden haben; es sollte sogar der status quo jenes Zeitmoments garantirt werden; es hätte sonach auch der vielseitige Streit über Eigenschaft und Umfang des Reichspostwesens gesetzlich beseitigt, und der ganzen Anstalt eine Garantie verliehen werden können, wie bisher noch nie der Fall.

Ueberdieß erhielt Taxis noch einen Länderbesitz von 7 □Meilen, dessen Einkünfte zwar dem Entgang an Postertrag bei Weitem nicht gleich kam, aber doch immerhin als ständige Einnahme wohl zu beachten war. —

„Die Begünstigung, sagt Klüber[1]), welche dem Fürsten von Taxis widerfuhr, theils durch den bewilligten und garantirten status quo, theils durch die Territorial-Entschädigung, war ansehnlich, aber nicht unverdient. Auch blieb sie nicht unbeneidet, denn noch waren die Neider des Postsegens nicht versöhnt durch die Erinnerung an die großen Verdienste dieses Fürstenhauses um eine Postwelt, welche ein sehr zahlreiches Publikum in und außerhalb Deutschlands nun schon in so mancher Generation in sich schließt, nicht versöhnt durch die Ueberzeugung von dem wesentlich hohen Interesse, welches der Gesammtstaat des deutschen Reiches bei Erhaltung der Einheit und möglichst großen geographischen Ausdehnung der Reichspostanstalt hatte."

Wir wollen es hier nicht erörtern, ob es Neid war um die Größe des Taxis'sches Hauses, oder ob es das natürliche Streben der Reichsstände und Landeshoheiten, die ihr Postregale

---

[1]) Klüber, das Postwesen in Deutschland, Erlangen 1811. p. 37.

selbst ausüben wollten, gewesen, was dem Reichspostwesen, so wie es war — und dem Fürsten von Thurn und Taxis entgegentreten mußte, gewiß ist es aber, daß dieser §. fast zum größten Theile sich gar nicht durchführen ließ; denn Preußen hatte sich ja schon ein Jahr zuvor durch einen Vertrag mit Frankreich (am 23. Mai 1802) für die abgetretenen linksrheinischen Lande Geldern, Cleve und Meurs, mit den Hochstiften Hildesheim, Münster und Paderborn, dann Eichsfeld, dem churmainzischen Erfurt, den Städten Goslar, Mühlhausen und Nordhausen, sowie den Reichsabteien Quedlinburg, Elten, Essen und Werden, Herford und Kappenberg entschädigen lassen. Frankreich hatte zugleich Preußen den Besitz dieser Länder mit der vollen Souveränetät garantirt, und letzteres nahm daher auch dort sofort die bisherigen Reichsposten an sich; — es konnte daher von einem status quo der Zeit des Luneviller Friedens für das Postgebiet des Taxis keine Rede mehr sein! —

Taxis remonstrirte hiegegen allerdings und drohte sogar mit Kaiser und Reich und der französischen Republik[1]), aber vergeblich. —

§. 2.

Auflösung des deutschen Reichs und Untergang der Reichs-Postanstalt.

Taxis rettete aus dem Schiffbruche was noch zu retten war; er schloß wenigstens mit den meisten Fürsten der ihm

[1]) Stephan, a. a. O. p. 333.

noch verbliebenen Postbezirke, resp. in deren Staaten der status quo der Reichspost durch den Reichsdeputationsschluß geboten war, besondere Verträge; so 1804 mit Nassau und Hessen-Darmstadt, 1805 mit Baden, Württemberg, Pfalz, Bayern, Würzburg, Sachsen, Hildburghausen, Sachsen-Meiningen, Sachsen-Coburg und den Fürsten von Reuß. Auch Sachsen-Gotha und Sachsen-Meiningen erklärten, daß Taxis die reitende Post wie bisher in ihren Ländern behalten sollte. Was menschliche Einsicht vorzusehen vermochte[1]), war geschehen, auf eine lange Reihe von Jahren geschehen; — und doch nur für wenige Monate!

Kaum stand der Churfürst von Württemberg im Begriffe, durch den Presburger Frieden (26. Dezember 1805) die Königswürde mit damals relativer Souveränetät zu erlangen, so ward schon die Taxis'sche Post aus dem Churfürstenthum, und Königreich weggewiesen und eine eigene Post eingesetzt.

Kaum waren dem französischen Prinzen Murat, von Napoleon, seinem Schwager, das Herzogthum Berg und die Reste des Herzogthums Cleve auf der rechten Rheinseite mit voller Souveränetät abgetreten worden (15. Mai 1806), so wurden auch dort die Taxis'schen Posten vertrieben.

Als endlich die Vereinigung jener 14 Reichsfürsten — worunter Bayern, Württemberg, der Fürst-Primas von Mainz, Baden und Berg als die mächtigsten — unter dem Protectorate Napoleons am 12. Juli 1806 den Rheinbund schuf, in Folge dessen sich die Mitglieder vom Reichsfürsten-Verein

---

[1]) Klüber, a. a. O. p. 43.

trennten und sich frei von der Staats-Abhängigkeit erklärten, — als vollends auch Kaiser Franz II., Deutschlands Oberhaupt durch die Abdications-Acte (6. August 1806) der bisherigen Leitung des Reichs entsagte, — da fiel das 1000-jährige römisch-deutsche Kaiserreich zusammen; unter seinen Trümmern ward auch die Reichspost begraben!

Abschnitt III.

Von der Auflösung der Reichspost bis zum Ende der Taxis'schen Posten.

Cap. I.

Verwandlung der Reichsposten in Lehensposten.

§. 1.

Gestaltung des deutschen Postgebiets.

Vernichtet war die Verfassung des Reichs, vernichtet der status quo der Reichsposten, vernichtet der Schutz des kaiserlichen Thronlehensherren, vernichtet jede Convention, die mit den neucreirten Souveränen geschlossen worden war!

Durch die Auflösung des Reichs war nun allen seinen Staaten die Macht gegeben, auch die in ihrem Gebiete vorhandenen Reichs- oder fürstlich Taxis'schen Posten aufzuheben,

und das Post=Regal als ein vollständiges unbeschränktes Hoheits=Recht selbst zu verwalten. Indeß hatte doch der Artikel 27 der Rheinbundacte festgesetzt:

„Les princes ou comtes actuellement régnans conserveront chacun comme propriété patrimoniale et privée, tous les domaines sans exception, qu'ils possédent maintenant, ainsi que tous les droits seigneuriaux et féodaux non essentiellement inhérens à la souveraineté“ wornach wenigstens die Ausübung des Postregals dem Hause Taxis gesichert schien.

Allein selbst das Letztere konnte Taxis nur im spärlichsten Maße retten; überall traten an die Stelle der Reichspost nun eigene Landesposten; und leider behandelten die Bundes=fürsten das Postwesen bei seiner neuen Umgestaltung je nach verschiedenen Ansichten und Grundsätzen.

Wo bisher schon eigene Territorialposten bestanden, blieben sie auch jetzt fortbestehen; so — abgesehen von der preußischen Staatspost — in Oesterreich, in Sachsen, in Sachsen=Weimar und Sachsen=Gotha, in Mecklenburg=Schwerin, Strelitz, Oldenburg 2c. 2c.; andere errichteten auf eigene Rechnung eigene Landesposten mit Aufhebung der bisherigen Taxis'schen, so z. B. Württemberg, Berg, Cleve, Westphalen und Bayern. In den Gebieten von Bayreuth, Fulda, Hanau und Erfurt ließ Napoleon selbst (1807) die Taxis'schen Posten aufheben; auf seinen speziellen Befehl wurden sie aus den Hansestädten Bremen, Hamburg und Lübeck und aus allen jenen Theilen des nordwestlichen Deutschlands verdrängt, welche Napoleon im Dezember 1810 unter dem Namen des Lippe=Departements und des Hanseatischen Departements mit Frankreich vereinigte.

Nach solchen Vorgängen läßt sich nicht zweifeln[1]), daß, wenn der Fürst-Primas gestorben, und sein in der Botschaft Napoleons an den französischen Senat vom 2. März 1810 bezeichneter Nachfolger Eugen Beauharnais zur Regierung des Großherzogthums Frankfurt gelangt wäre, die Taxis'schen Posten auch aus ihrer letzten festen Position am Main verdrängt worden wären.

Nicht alle Bundesfürsten verfuhren übrigens in gleicher Rigorosität gegen das Haus Taxis, das in dieser Zeit der Bedrängniß nur mit Mühe sich zu halten vermochte, so zeigte namentlich Bayern Schonung und Mäßigung. Es verlieh durch das Patent vom 14. Februar 1806 dem Hause Taxis das Erblandpostmeisteramt als Thron-Mannlehen, und überließ ihm die Regie des Postwesens in Bayern mit Ausnahme der Posten in Tirol und Vorarlberg unter Aufsicht und Mitwirkung königlicher Commissäre in Form eines Pachtes für den Genuß der Rente. — Das Postlehensverhältniß, welches aus bekannten Gründen für einen größern Staat sich nicht empfiehlt, ward nun zwar von Bayern in richtiger Erkenntniß der wahren Staatsvortheile am 1. März 1808 wieder aufgehoben und eine eigene Staatspostanstalt errichtet, jedoch wurde dem Fürsten von Thurn und Taxis nebst Beibehaltung der Würde eines Reichs-Ober-Postmeisters und den nach der Verfassung des Reiches damit verbundenen Vorzügen auf Lebenszeit von der Uebergabe der Regie anfangend eine Entschädigung gewährt, theils in Domänen als ein in männ-

---

[1]) Stephan, a. a. O. 339.

licher Linie vererbliches Kronlehen, theils in Baarem bis zum Jahr 1827/28 einschließlich fortzulaufenden Reichnissen (per Jahr 25,000 fl.)[1]) Baden folgte diesem Beispiele 1811. — Nassau übertrug durch den Postlehensvertrag vom 19. Dezember 1806 dem Fürsten von Thurn und Taxis das Erbland-Postmeisteramt und verlieh demselben das dominium utile des Postregals zu Lehen. Der Canon betrug früher 6000 fl. und wurde nachmals auf 12,000 fl. erhöht.[2])

Auch andere souveräne Fürsten des rheinischen Bundes übertrugen nach diesem Vorgang dem Fürsten von Thurn und Taxis in ihren Staaten die Ausübung des Postregals. So erhielt und hatte Taxis die Post vertragsweise in den Staaten des Fürsten-Primas, des Großherzogs von Frankfurt, der Großherzoge von Hessen und Würzburg, des Herzogs von Sachsen-Weimar, Sachsen-Gotha, Sachsen-Coburg, Saalfeld, Sachsen-Meiningen, Sachsen-Hildburghausen, in den reussischen Fürstenthümern, in Schwarzburg-Rudolstadt und Schwarzburg-Sondershausen ꝛc. ꝛc.

So bot das Postwesen ein trauriges Bild der deutschen Zerrissenheit in jenen Zeiten, und die ehemalige Reichspost lag auf dem Areal des rheinischen Bundes allein in nicht weniger als 26 ganz verschiedene Postanstalten zerstückelt, die

---

[1]) Ueber die specielle Entwicklung und die Organisation des bayerischen Postwesens gibt die VII. Nachweisung über den Betrieb der k. bayerischen Verkehrs-Anstalten für das Etatsjahr 1857/58 umfassende Aufschlüsse.

[2]) Stephan, a. a. O. 338.

sämmtlich fast nach mehr oder weniger verschiedenen Grundsätzen und nach verschiedenem Interesse arbeiteten; außerdem gab es noch dänische, schwedische, pommerische, preußische und österreichische Posten; also im Umfange des weiland deutschen Reichs 31 verschiedene Postverwaltungen.[1])

§. 2.

Die deutsche Bundes-Akte gegenüber den Ansprüchen des Taxis.

Glücklicherweise dauerte die Zeit Deutschlands tiefster Erniedrigung nicht lange. Nach der Völkerschlacht bei Leipzig wurden die deutschen Länder bis zum Rheine im Fluge zurückerobert, die Staatsschöpfungen Napoleons in Deutschland binnen 4 Wochen zertrümmert und in der Neujahrsnacht 1814 gieng Blücher über den Rhein, um dessen linkes Ufer von den Feinden zu befreien.

Nach einer Reihe von ruhmvollen Siegen hielten die Verbündeten am 31. März ihren Einzug in Paris, woselbst am 30. Mai 1814 der erste Pariser Friede zu Stande kam, in dessen Gefolge im November 1814 der Wiener Congreß eröffnet wurde.

Während des Vorrückens der verbündeten Armeen jenseits des Rheins war durch einen gemeinschaftlichen Beschluß der alliirten Mächte dem Fürsten von Thurn und Taxis provisorisch die Verwaltung der Posten auf dem linken

[1]) Klüber, a. a. O. 67.

Rheinufer übertragen worden. Zwei Drittel der Rein-Einnahme hatte derselbe an die allgemeine Verwaltungs-Casse der Verbündeten nach Frankfurt a./M. abzuliefern; das letzte Drittel blieb ihm überlassen.

Zu gleicher Zeit ward auch durch den Sieg bei La belle Alliance den 18. Juni 1815 und die Verbannung des Kaisers Napoleon nach Skt. Helena Deutschlands Freiheit wieder neugeboren. — Zehn Tage zuvor hatten die Hauptfürsten Deutschlands im Verein mit Rußlands Kaiser durch die Congreß- oder Bundes-Akte den „deutschen Bund" errichtet und ein neues Staatsrecht, einen neuen Verfassungszustand gegründet.

Die Bundesakte setzte das Verbleiben der Taxis'schen Posten in Deutschland fest; der deßfallsige Artikel 17 lautet:

„Das fürstliche Haus Thurn und Taxis bleibt (conservera sa possesion) in dem durch den Reichsdeputationshauptschluß vom 25. Februar 1803 oder durch spätere Verträge bestätigten Besitz und Genuß der Posten (les revenues assurées) in den verschiedenen Bundesstaaten so lange, als nicht etwa durch freie Uebereinkunft anderweitige Verträge abgeschlossen werden sollten. In jedem Falle werden demselben in Folge des Artikel 13 des erwähnten Reichsdeputations-Hauptschlußes seine auf Belassung der Posten oder auf eine angemessene Entschädigung gegründeten Rechte und Ansprüche gesichert (seront maintenus). Dieses soll auch da stattfinden, wo die Aufhebung der Posten seit 1803 gegen den Inhalt des Reichs-Deputations-Hauptschlußes geschehen wäre, insoferne diese Entschädigung durch Verträge nicht schon definitiv festgesetzt worden ist."

Der Inhalt dieses Artikels 17 der deutschen Bundesakte zeigt klar, daß derselbe abgefaßt wurde, um durch denselben einer rechtlichen Verbindlichkeit Genüge zu leisten, und indem die deutschen Regenten den Ansprüchen eines Privatmannes das weichen ließen, was bisher für ihr Recht erkannt worden war, zeichneten sie, sagt Stängel[1]), auf die erhabendste Weise in ihre Bundesakte die Worte Kluits, „daß Gerechtigkeit die Quelle und die Grundlage aller Staatsgewalt sei."

Der Artikel 17 erhebt sich so durch die Motive, welche ihn hervorgerufen haben, zu einem Glanzpunkt in der deutschen Bundesakte!

Aber nicht blos vom Standpunkte des Rechts und der Billigkeit aus, war die Fassung dieses Artikels eine glückliche zu nennen, sondern man mochte wohl auch eingesehen haben, daß es einen praktischen Werth habe, die Thätigkeit des Fürsten Taxis auf dem Gebiete des Postwesens nicht ganz außer Wirksamkeit zu setzen; das durch die Auflösung des deutschen Reichs und die Stiftung des Rheinbunds vollendete Territorial-Isolirungs-System hatte in dem deutschen Postwesen eine zu schädliche Zersplitterung erzeugt, als daß man nicht hätte froh sein müssen, daß Taxis mit dem ganzen Aufwande seiner reichen Erfahrungen sich um die Leitung der zersplitterten einzelnen Territorialposten annahm, und ein glänzenderes Zeugniß für die anerkannte Tüchtigkeit und bewährte Sachkenntniß dieses Hauses hätte man nicht geben können, als dies der damalige preußische Generalpostmeister von Seegebarth in einer

---

[1]) Stängel, a. a. O. 164.

dem Staatskanzler Hardenberg überreichten Denkschrift über die auf dem Wiener Congreß zu regulirende Postangelegenheit niedergelegt hat, indem er sagte:

„So sehr man in frühern Zeiten gegen das Taxis'sche Postwesen wegen dessen Anmassungen, statum in statu zu bilden, geeifert hat, und so sehr jeder mächtige Reichsfürst es sich selbst schuldig bleibt, das Postregal in seinem ganzen Umfange auszuüben, so ist doch das Taxis'sche Postwesen für die kleinen zersplitterten Länder sehr heilsam. Es wird daher darauf zu dringen sein, das Taxis'sche Postwesen in demselben wieder ganz herzustellen, weil es nach seinen Verhältnissen und seiner Erfahrung am geeignetsten dazu ist."

In Folge des Artikels 17 der Bundesakte erhob das fürstliche Haus Taxis gegen diejenigen Staaten, in welchen zur Zeit des deutschen Reichs die kaiserliche Reichspost ihren Lauf gehabt, Ansprüche auf die Vollziehung des gedachten Artikels und erlangte sofort in einigen Staaten Entschädigung durch Ueberlassung von Domänen, in andern Staaten aber den Besitz und Genuß der Posten selbst.

So erhielt Fürst Alexander Karl Joseph von Taxis durch Vertrag vom 11. und Patent vom 16. Juni 1816 das churhessische Postwesen als ein Erb-Mannthronlehen und in Birkenfeld die vom Herzog von Oldenburg; — im November die in Schwarzburg-Rudolstadt, im Altenburgischen und in Sachsen-Coburg; am 31. März 1818 im Großherzogthum Hessen-Darmstadt, — durch den Postlehnvertrag vom 27. Juli und die königliche Verordnung vom 9. September 1819 das gesammte Postwesen im Königreich Württemberg mit der Würde

eines Erbland-Postmeisters und den Familien- und Standes-Vorrechten, — am 9. November 1829 von Neuem das Erb-Mannthronlehen über die Posten im Obertheil des Fürstenthums Schwarzburg-Rudolstadt, und am 13. Juni 1831 in Bayern die feierliche Thronbelehnung als Kron-Oberpostmeister des Königreichs Bayern.

Dagegen errichtete Preußen im Jahre 1816 mit Taxis einen Postvertrag, in welchem der Fürst dem ihm nach dem Reichsgesetz von 1803 §. 13 und der Bundesakte von 1815 Artikel 17 verbliebenen Besitzstand seiner eigenthümlichen Posten dießseits des Rheins — in den an Preußen gekommenen Großherzogthümern Berg und Westphalen, einem Theil der fürstlich nassauischen Länder und dem Gebiete Wetzlar — feierlich entsagte, und diese sämmtlichen Postanstalten dem Könige von Preußen gegen eine bestimmte Entschädigung an Gütern — das Fürstenthum Krottoschin in der Provinz Posen — überließ. Die Uebergabe und Uebernahme der Postbezirke geschah durch beiderseits Bevollmächtigte in Düsseldorf am 28. Juni 1816.

So war wenigstens der äußern Form nach wieder eine geordnete Basis geschaffen, auf welcher man zur Vornahme der dringendsten Reformen schreiten konnte.

Die Folgen der Vervielfältigung der Territorialpostanstalten in Deutschland hatte man bald kennen und mißlich fühlen gelernt; Vertheuerung des Porto, Verzögerungen und vielfache Hindernisse in den Postanschlüssen, Verminderung der Sicherheit und Erschwerung des Verkehrs in jeder Beziehung, das waren die Früchte der vorhergegangenen Zersplitterung.

Aber auch jetzt noch lag das Postwesen im Argen; es

war überwuchert von den vielen nachtheiligen Folgen, die immer nach langen Kriegen bei großen Territorialveränderungen zu Tage treten.

Der ganze Zusammenhang der Postverbindungen, welcher sich auf der Grundlage der historischen Staatsterritorienbildung und der eigenthümlichen Entwicklung der internationalen Verkehrsbeziehungen je nach dem Bedürfnisse im Laufe der Zeit gebildet hatte, war durch die Kriege, durch andere Abgrenzung der Länder, durch Uebergang der Postverwaltungen in andere Hände, zerrissen worden. Die neu geschaffenen Verbindungen waren gar oft dem Interesse des Volkes fremd, waren unnatürlich; die Kriege hatten den Verkehr ohnehin gelähmt, die Bande der Ordnung und Disciplin waren allenthalben erschüttert, die Straßen verwüstet und man hatte Mühe, den neugeschaffenen Postanlagen neues Leben, neue Nahrung zuzuführen. —

Die Einnahmen der Postanstalt waren auf ein minimum gesunken. Die Posttaxe war unerschwinglich, Defraudationen an der Tagesordnung; in Folge dessen im Publikum nicht allein kein Vertrauen, sondern ein allgemein tiefbegründetes Mißtrauen gegen die Postanstalt, deren schamlose Verletzungen des Briefgeheimnisses den deutschen Geist empörten! —

Es galt also eine Riesenarbeit, wenn die neue Aera, die mit der Neugeburt des deutschen Bundes herangekommen war mit ihren glückverheißenden Strahlen diese düsteren Schatten für immer verscheuchen sollte! Es gelang ihr in der That, und die Geschichte führt uns jetzt endlich in das sonnerhellte Gebiet der Gegenwart, die uns um so wohlthuender berührt,

als ihre Grundsätze zum Felsengrund für eine noch glückliche Zukunft auf dem Gebiete des Postwesens geworden sind!

Cap. II.

Entfaltung des modernen Postwesens.

§. 1.

Ihre Ursachen und Wirkungen.

Wie im Anfange dieser Zeitperiode mächtige politische und geistige Impulse mit gebieterischer Nothwendigkeit den Weg zeigten, welchen das Culturleben der Staaten und Völker zu gehen habe, so treten auch jetzt eine Reihe von gewaltigen Faktoren auf, die dem politischen und socialen Leben das Gepräge der unaufhaltsamen Entwicklung geben.

Was die Buchdruckerkunst, die Entdeckung Amerikas, die Restauration der klassischen Studien und die Reformation für die Cultur-Entwicklung jenes Jahrhunderts waren, in welches die Entstehung der deutschen Posten fällt, das waren für unser Zeitalter die Dampfmaschine Watt's, die Spindel Arkwright's, Steinheils Telegraph, — der durch die neuere Philosophie angebahnte Fortschritt der Staats- und Naturwissenschaften und der Fortschritt in der Ausbildung der staatlichen und socialen Reformen.

Die großen Erfindungen und Verbesserungen unserer mechanischen Hülfsmittel, die Macht der Association und des Kredits, die allseitige Entwickelung der materiellen und intellec-

tuellen Elemente der Gesellschaft, die Freiheit des Gedankens und des Verkehrs, Alles dies waren Momente, welche nicht nur das Postwesen dem nahen Verfalle entrissen, sondern dasselbe vielmehr zu einer Höhe der Vervollkommnung führten, welche kühn über alle Errungenschaften und Erfolge der vergangenen Zeit hinwegschaut.

Während die nie geahnten Fortschritte auf dem Gebiete der Physik und Mechanik einerseits eine gänzliche Umwandlung des Weltverkehrs herbeiführten, — während Dampfschiffe nun die Produkte aller 5 Welttheile über den Ocean führen, während Locomotive mit Leichtigkeit und Flugesschnelle Massentransporte über Ströme und Gebirge führen, während selbst die weiteste Entfernung kein Hinderniß mehr bietet für die augenblickliche Mittheilung des Gedankens — denn durch die Weiten der Wüste und über die Abgründe des Meeres trägt ihn der electrische Strom! — während Alles dies den Gesetzen der Natur zum Dienste der Menschheit abgelauscht wurde, — sproßten gleichzeitig auf dem Gebiete der Wissenschaft jene unverwelklichen Blüthen, deren Früchte noch jetzt in ihrer schönsten Reife begriffen sind. — Man begann die *wirthschaftlichen* Kräfte der Nationen, die Güter der Völker, den National-Reichthum mit *wissenschaftlichen* Principien zu verbinden; — man lernte die Einseitigkeit der bisherigen nationalökonomischen Theorien, nach welchem der Reichthum eines Staates in der Menge des Geldes besteht, das er besitzt — das sogenannte Mercantylsystem — erkennen: es *beschränkt die Freiheit des Verkehrs*; man erkannte, daß auch der *Boden nicht allein* die Quelle des Reichthums und seine Bearbeitung nicht das einzige productive

Element in der Gesellschaft sei, man lernte vielmehr durch Adam Smith, den unsterblichen Begründer der nationalökonomischen Wissenschaft erkennen, daß Geld und Bodenprodukte nur ein Theil des Vermögens eines Volkes, daß dagegen die Arbeit die Urquelle des Reichthums aller Nationen sei; man erkannte, daß die Arbeit die Produktionskraft des Bodens steigere, die Erzeugnisse der Manufakturen und die Gewinne des Handels schaffe, daß demnach jede auf Erzeugung der Rohstoffe, auf die Umformung und den Transport verwendete Arbeit productiv sei. — Man huldigte nun auch der Freiheit des Handels und Verkehrs, wodurch das natürliche Verhältniß von Angebot und Nachfrage, der vornehmste Regulator des Marktpreises hergestellt ward, und wurde in Folge dessen genöthigt, für Vermehrung der Circulations- und **Communikationsmittel** zu sorgen.

Vor solchen Principien mußte die Leibeigenschaft und das Zunftwesen fallen, und die Transportanstalten konnten nicht mehr als fiscalische Stützpunkte der Staatsverwaltung betrachtet werden. Preußen gebührt das Verdienst, der erste Staat gewesen zu sein, der auf dem Wege des Gesetzes es aussprach, daß „das Institut der Posten mehr einen staatswirthschaftlichen als einen finanziellen Zweck habe, letzterer zwar nicht zu vernachlässigen, jedoch im Collisionsfalle dem erstern untergeordnet sein müsse.[1])

---

[1]) Stephan, a. a. O. p. 379.

Es läßt sich wohl begreifen, daß bei solchem Aufblühen des öffentlichen Lebens gerade das Postinstitut allenthalben an Leben und Wirken gewonnen; überall wurden die Verkehrs-Anstalten eines Landes als eines der gewichtigsten Mittel erkannt, welches dazu berufen sei, diesem neu sich Bahn brechenden Geiste der Cultur die Wege zu öffnen; Nachbarstaaten verständigten sich über gleichmäßigen Gang ihrer Posten; getrennte Staaten verhandelten über zweckentsprechende Leitung ihres gegenseitigen Verkehrs, und so fand auch der internationale Verkehr die Lösung seiner Bedeutung; Postverträge verbanden nach und nach fast alle Staaten und gemeinsam nach gleichen Grundsätzen bestrebte man die gegenseitigen Leistungen der Transport-Anstalten nach den möglichst billigsten Tarifen und Portosätzen festzusetzen, — und gar bald stand als rühmliches Ergebniß dieser Fortschritte der deutsche Postverein da!

Die englische Postreform von 1840 hatte das Seinige gewirkt, um den Weg zu einer unberechenbaren Entwicklung zu bahnen; sie war insoferne eines der größten Ereignisse unserer Zeit und ihr absolut benöthigt, daß sie auch bald in ganz Europa Nachahmung fand. „Erst durch die britische Postreform“ sagt von Vieban[1]), wurde die Aufgabe des modernen Postwesens, einen allgemeinen Brief- und Gedankenverkehr in der ganzen Nation zu erhalten, wirklich erreicht. So lange die Höhe des Porto's die Postbenützung auf die wohlhabenden Klassen des Publikums beschränkte, war die

---

[1]) Deutsche Vierteljahrsschrift, Jahrgang 1858, Heft 3, p. 86.

Post zwar der Theorie, nicht aber der Wirklichkeit nach eine solche allgemein zugängliche Vermittlungsanstalt. Hiedurch wurde nun zugleich die Bestimmung der modernen Nationen, in den innigsten Wechselbeziehungen der Individuen als ein großer von gemeinsamen Interessen beseelter Organismus sowohl den individuellen als den allgemeinen Zwecken mit vereinigten Kräften energischer nachzuleben, wesentlich gefördert. Die nationale Einheit erhielt eine neue Verstärkung." [1])

Die auf die bisherigen Verhältnisse und Bedürfnisse berechneten Einrichtungen genügten bei der täglich zunehmenden

---

[1]) Storch, das Postwesen von seinem Ursprunge bis an die Gegenwart, Wien 1866, sagt:

Es wird Rowland Hill bei der Mit- und Nachwelt zum Ruhme gereichen, zu einer Zeit, wo alle Postverwaltungen und an der Spitze die englische noch fiscalische Taxen festhielten, die großen nationalökonomischen und finanziellen Vortheile einer einfachen und mäßigen Posttaxe dargethan, durch seine unablässigen Anstrenguugen, dem vortrefflichen von Oesterreich in frühern Zeiten aufgegebenen System, einer ohne Rücksicht auf die Entfernungen zu normirenden Brieftaxe in dem größten Verkehrsstaate der Welt Geltung verschafft, und der allgemeinen Civilisation einen wichtigen Dienst geleistet zu haben. Den Portosatz, den Rowland Hill schon 1837 vorschlug, und der nach vielen Verhandlungen im englischen Parlement vom 10. Januar 1840 ab in Kraft trat, ward 1 d. für den einfachen $^1/_2$ Unze schweren frankirten Brief. Der Begründer und die Anhänger der Reform nahmen nun an, daß bei der plötzlichen und außerordentlichen Ermäßigung der Taxe auf 1 d. die Correspondenz sich sofort um das 5- bis 6fache und nach längerer Zeit selbst um das 10- ja 20fache vermehren werde, daß somit die Einführung des Penny-Porto's für die Staatskassa mit keinem Verluste verbunden sein und die Einnahme der Postverwaltung ungeschmälert bleiben werde. — Aber erst nach 16 Jahren hat sich die Correspondenz um das 5- bis 6fache vermehrt; die Brutto-Einnahme erreichte erst nach 14 Jahren die **frühere** Höhe wieder.

Entwicklung und Ausdehnung des Verkehrs nicht mehr; insbesondere war es die Ausbildung des Eisenbahnwesens, und die Erfindung des electro-magnetischen Telegraphen, welche das Postinstitut zu den äußersten Leistungen anspornte, ja mit unwiderstehlicher Macht vorwärts drängte!

Es galt auf die rechte Nutzbarmachung der Eisenbahnen für den Postbetrieb Bedacht zu nehmen; es galt das Beispiel der englischen Postreform — deren Grundsatz auf der Herabsetzung des Porto's auf Minimalsätze, und auf rascher Beförderung der damit gewachsenen Briefmassen durch entsprechende Einrichtungen, insbesondere durch Postmarken[1]) bestand — auch bei uns entsprechend nachzunahmen.

Vermehrung der Postanstalten, Vervielfältigung der Post-Course, Einrichtung fahrender Postbureaux auf den Eisenbahnen,

---

[1]) Storch, das Postwesen von seinem Ursprunge bis an die Gegenwart, Wien 1866, gibt in einer Sammlung historischer und statistischer Notizen über das Postwesen aller Länder und Staaten insbesondere auch Abbildungen der bis jetzt eingeführten Postmarken. — Der ersten Postmarken bedienten sich schon im 17. Jahrhundert die Hofleute Ludwig XIV., um ihre Briefe frei durch die Couriere befördern zu lassen. — Die erste durchgreifende Anwendung der Marken datirt sich vom Jahr 1840, da Rowland Hill in England seine neue Postorganisation in's Leben rief. — Diese Art, die Briefe zu frankiren, fand schnelle Nachahmung und ist jetzt unter allen Nationen verbreitet, so daß man bei 1400 Arten von Briefmarken zählt. — Die allgemeine Einführung der Postmarken datirt in den verschiedenen Ländern und Staaten hauptsächlich seit dem Jahre 1849 (Bayern, Belgien, Frankreich), 1850 (Preußen, Oesterreich, Hannover, Sachsen, Württemberg, Schweiz, Spanien 2c.), 1852 (Taxis'sches Postgebiet, Niederlande), 1854 (Portugal, Donaufürstenthümer), 1855 (Mecklenburg, Italien, Schweden), 1857 (Rußland), 1860 (Griechenland 2c. 2c.)

Ausdehnung der Briefbestellung durch die Post in den Landbezirken, das Alles kam rasch empor, aber es fehlte noch an dem gemeinsamen Band, das die verschiedenen Postverwaltungen zum gemeinsamen Handeln umschlang und doch war es absolut nöthig, wenn dem Verkehrsbedürfnisse zwischen den Bestandtheilen eines der größten Nationen, eines der schönsten Länder, eines der reichsten Kulturkreise der Erde entsprochen werden sollte.

§. 2.

Der deutsch-österreichische Postverein.

Wohl bei keinem Zweige des öffentlichen Lebens führt die Zersplitterung in dem Grade zum Verderben, wie bei der Post; ihre hauptsächliche Wirksamkeit beruht auf gleichmäßiger Behandlung und genauem Ineinandergreifen ihres Mechanismus; die Erkenntniß dieses Grundsatzes zeigte den Weg zur Vereinigung der Postverwaltungen.

Die deutsche Bundesakte überließ die innere Anordnung derjenigen Angelegenheiten, welche die vielen Gemeinwesen zu einer Verkehrswelt verbinden, Handels- und Zollwesen, Verkehrseinrichtungen überhaupt und Postwesen insbesondere der Einsicht und Fürsorge der Einzelregierungen. Sie hatte zwar dem fürstlichen Hause Thurn und Taxis sein Postgebiet garantirt, aber Nichts für die Herstellung einer Einheit im Verkehr oder im Postwesen der verschiedenen Gebiete gethan.

Die Einigung, welche der deutsche Bund geschaffen hatte, bedurfte also besonders nach dieser Seite hin noch wesentlicher Ergänzungen durch Institute, welche der lebhaften Verkehrs-

gemeinschaft der deutschen Staaten entsprachen. Einflußreiche Veränderungen in den gegenseitigen Verhältnissen der Staaten und Nationen schienen zwar in den letzten Jahrhunderten lediglich von politischen Umgestaltungen abhängig zu sein, — in unserer Zeit aber, wo die durch Handel und Verkehr und andere Boten des Friedens beförderte Entwicklung der internationalen Verhältnisse sich weniger als je von den Grenzen und den sonstigen specifischen Verhältnissen der einzelnen Staaten eindämmen läßt, wo die menschliche Gesellschaft in ihrer immer inniger werdenden Annäherung und Verbindung den einzelnen Staat überwächst und ihn in manchem Punkte nöthigt ihren Forderungen als den Bedürfnissen der Gesammtheit Rechnung zu tragen, selbst wenn es seinen besondern Interessen augenblicklich nicht gerade zusagen sollte, sind es auch bereits wiederholt gesellschaftliche Elemente gewesen, welche einflußreiche Veränderungen in den gegenseitigen Verhältnissen der Staaten und Nationen bewirkt haben.

Aus solchen Consequenzen entstand auch der deutsch-österreichische Postverein.

Preußen hatte bereits durch den Zollverein die Idee der Verkehrsgemeinschaft der deutschen Staaten auf eine Weise ins Leben gerufen, die auch auf den Gedanken der postalischen Einigung befruchtenden Einfluß auszuüben geeignet war.

Die ersten Schritte hiezu waren schon im Jahre 1842—44 durch Oesterreich eingeleitet worden, welches mit den bayerischen, badischen, sächsischen, Thurn und Taxis'schen und preußischen Postverwaltungen „Postverträge" abschloß,

deren Endzweck war, die Gemeinschaftlichkeit des Portobezugs zu regeln, und den bis dahin bestandenen theilweisen Francaturzwang ganz abzuschaffen und ein billigeres Porto festzusetzen. Allein die gutgemeinte Absicht Oesterreichs schwächte sich ab an den finanziellen Rücksichten der einzelnen betheiligten Staaten, welche theilweise einen Portozuschlag einführen zu müssen glaubten.

Die Ueberzeugung jedoch, daß das bisher vorherrschend gewesene Princip, nach welchem die Post lediglich als eine Finanzmaschine erschien, denn doch verlassen, und daß man sich besser der national-ökonomischen Auffassung bei Verwaltung des Postwesens anschließen müsse, brach auch noch weitere Bahn für eine gedeihliche Entwicklung des deutschen Postwesens. Dem k. k. österreichischen Hofkammer-Präsident Freiherrn von Kübeck und dem königlich preußischen Generalpostmeister und Chef des gesammten preußischen Postwesens Schaper gehört das große Verdienst, in einer Denkschrift den deutschen Regierungen die Grundlagen eines deutschen Postvereins vorgelegt und die Punkte formulirt zu haben, nach welchen fortan der Postverkehr in Deutschland nach gleichmäßigen Grundsätzen und Normen zu regeln wäre.

Grundzüge waren: Vereinfachung des Briefposttarifs, Aufhebung des Frankirungszwangs, Aufhebung des Transitportos gegen Entschädigung der Interessenten mittelst Pauschalbeträge; Aufnahme der Postentfernungen in gerader Linie; gleiches Gewicht, übereinstimmende Formulare, gleiche Manipulations-Vorschriften 2c. 2c.

In der That trat diese deutsche Post-Conferenz am 18. Oktober 1847 in Dresden zusammen, und sämmtliche deutsche Regierungen waren durch Bevollmächtigte vertreten.

Wenn auch die in 37 Sitzungen gepflogenen Verhandlungen zu einem thatsächlichen Resultate nicht führten, so sind doch deren Ergebnisse als die Grundlage des jetzigen deutsch-österreichischen Postvereins zu betrachten.

Auch das Jahr 1848 mit seinen urkräftigen Reformbestrebungen im Schooße der deutschen Nationalversammlung zu Frankfurt a./M. nahm sich warm um das deutsche Postwesen an und man fühlte wohl, daß unter allen Transportanstalten namentlich die P o s t es ist, die in Ansehung des Correspondenz- und des Zeitungsverkehrs, durch die ihr innewohnende Fähigkeit, den Verkehr bis in die entlegensten Wohnplätze der Menschen zu leiten, dem Staate einen großartigen Hebel zur Förderung der Cultur an die Hand gibt. — Unzählige Anträge und Reformvorschläge sind dem deßfallsigen Ausschuße entgegengekommen.

Artikel VIII der deutschen Reichsverfassung, wie diese selbst oft berathen, nach allen Seiten erwogen und formulirt, endgültig beschlossen und einseitig promulgirt, aber niemals ausgeführt, handelt vom „deutschen Reichspostwesen."

Mit der Reichsverfassung war jedoch das Bestreben nach Fortbildung des Postwesens glücklicherweise nicht schlafen gegangen; die einzelnen Regieruugen nahmen die Sache wieder auf. Und wirklich unterzeichneten schon am 6. April 1850 Oesterreich und Preußen einen Vertrag, welcher auf

Gründung eines deutsch-österreichischen Postvereins, dem sich alle deutschen Staaten anschließen sollten, abzielte.

Die k. bayerische Postverwaltung nahm durch ihren Bevollmächtigten, den Ministerialrath Freiherrn von Brück, Generaldirektor der kgl. bayerischen Verkehrsanstalten, welcher bereits im Jahre 1847 als Vertreter Bayerns auf der Dresdener Postconferenz den damaligen Einheitsbestrebungen im deutschen Postwesen eine hervorragende Thätigkeit gewidmet hatte, den lebhaftesten Antheil.[1])

Ihr fällt das hohe Verdienst zu, daß sie die erste der deutschen Postverwaltungen war, welche dem von Oesterreich und Preußen abgeschlossenen deutschen Postvereinsvertrage und zwar gleich an demselben Tage beitrat, an welchem derselbe zu Stande kam (6. April 1850.) — Der rasche Anschluß Bayerns an den deutschen Postverein war für den Bestand und die Ausbreitung desselben über alle deutschen Länder von der größten Wichtigkeit. Denn es ließ sich erwarten, daß, nachdem die drei größten Staaten Deutschlands diesem Vereine, der bereits bei Weitem den größten Theil Deutschlands umfaßte, angehörten, die übrigen Staaten mit ihrem Anschluße weniger zögern würden, sowie anderseits die Spaltung in 2 oder mehrere Postverbände durch den entschlossenen und unbedingten Beitritt Bayerns, welches mehrere Mittelstaaten nach sich zog, verhindert war.

Dieser deutsch-österreichische Postverein umfaßte ein Gebiet von 21,478 □Meilen Flächeninhalt mit einer Bevölkerung

---

[1]) Stephan, a. a. O. p. 419.

von 71,655,587 Köpfen. Trotz mannigfacher particularistischer Bestrebungen einzelner Regierungen brachte es die erste deutsche Postconferenz, welche 1851 zu Berlin zusammentrat, doch endlich dahin, daß der im April 1850 zwischen Oesterreich und Preußen geschlossene Vertrag unter der Benennung „revidirter deutsch-österreichischer Post-Vereinsvertrag vom 5. Dezember 1851" zur Geltung gelangte und auch vom 1. Juli 1852 an in Wirksamkeit trat.

So ward eine gemeinsame Grundlage zu gemeinsamen Wirken auf einem und demselben Gebiete geschaffen, — und spätere Conferenzen und Congresse suchten noch zu ergänzen, wenn da und dort eine Lücke sich zeigte.

Durch den deutsch-österreichischen Postverein ward gegen postalische Verwüstung des deutschen Particularismus vorgesorgt; der riesenhafte Aufschwung des Verkehrs der letzten Dezennien hat diese Einigung errungen und dieselbe Nothwendigkeit wird sie auch erhalten und fördern, nicht nur über den Einzelstaatszweck hinaus, sondern auch über den nationalen Zweck — bis zur Anstalt der Weltsocietät, wenn auch die Formen des Vereins andere werden.

Cap. III.

Aufhebung der Taxis'schen Posten.

Am 22. August 1866 ward der deutsche Bund aufgelöst, nachdem er ein halbes Jahrhundert lang die deutschen Staaten umschlungen hatte. So segensreich er in der Idee seiner Entstehung schien, so wird doch kein deutscher Patriot die Auflösung desselben beklagt haben, denn er war weit entfernt seiner wahren Aufgabe gewachsen zu sein, und konnte sich namentlich in seiner Repräsentation, dem deutschen Bundestag in Frankfurt, nie zu jener Elastizität und energischen Thatkraft aufschwingen, welche da und dort bei dem raschen Fortschreiten der politischen und socialen Entwicklung der deutschen Nation nöthig gewesen war.

Die politischen Ereignisse, welche gleichzeitig die bisherige Gestaltung Deutschlands gewaltsam durch einen blutigen Krieg Deutscher gegen Deutsche zerrissen, gehören mit ihren Folgen noch zu sehr der Gegenwart an, als daß wir sie hier weiter erörtern müßten.

Der deutsch-österreichische Postverein, welcher jetzt besser seinen Namen verdient als zur Zeit seiner Entstehung, besteht noch, aber ein Mitglied desselben ist in Folge der politischen Ereignisse daraus verdrängt.

Es ist der Fürst von Thurn und Taxis. — Das gesammte Thurn und Taxis'sche Postwesen ging durch Vertrag vom 28. Januar 1867, vom 1. Juli 1867 an auf den preußischen Staat über.

Artikel 1 dieses Vertrages lautet:

Seine Durchlaucht Fürst Maximilian Karl von Thurn und Taxis, für sich, seine Nachkommen und sämmtliche zur Erbfolge in die Postgerechtsame berechtigten Agnaten und sonstige Seitenverwandten überträgt seine gesammten Postgerechtsame in sämmtlichen Staaten und Gebieten, in denen sich seither die Posten ganz oder theilweise im Besitz und Genuß des fürstlichen Hauses befunden haben, vom 1. Juli 1867 an auf den preußischen Staat. Diese Staaten und Gebiete sind: 1) die hohenzollern'schen Lande, 2) das vormalige Churfürstenthum Hessen, 3) das vormalige Herzogthum Nassau, 4) die vormalige Landgrafschaft Hessen-Homburg, 5) die vormalige freie Stadt Frankfurt, 6) die an die Krone Preußen abgetretenen Theile der großherzoglich hessischen Provinz Oberhessen, 7) das Großherzogthum Hessen und bei Rhein, 8) das Großherzogthum Sachsen, 9) das Herzogthum Sachsen-Meiningen, 10) das Herzogthum Sachsen-Coburg und Gotha, 11) das Fürstenthum Reuß, älterer Linie, 12) das Fürstenthum Reuß jüngerer Linie, 13) das Fürstenthum Schwarzburg-Rudolstadt (Oberherrschaft), 14) das Fürstenthum Schwarzburg-Sondershausen (Oberherrschaft), 15) das Fürstenthum Lippe, 16) das Fürstenthum Schaumburg-Lippe, 17) die freie und Hansestadt Lübeck, 18) die freie und Hansestadt Bremen, 19) die freie und Hansestadt Hamburg. Es geht demnach das fürstlich Thurn und Taxis'sche Postwesen in seinem ganzen Umfang mit allen Rechten und allem Zubehör an unbeweglichem und beweglichem Eigenthum, Inventarien, Utensilien &c. &c. alles wie es steht und liegt, in das Eigenthum, den Besitz und Genuß des preußischen Staats über.

Ferner:

Artikel 15: Als Aequivalent für die sämmtlichen durch diesen Vertrag seitens Sr. Durchlaucht des Fürsten an Preußen übergeeigneten Gerechtsame und Vermögensstücke zahlt die kgl. preußische Staatsregierung an Se. Durchlaucht den Fürsten als ein Pauschquantum die Summe von 3 Millionen Thalern preußisch Courant und verspricht Sr. Durchlaucht der Fürst von Thurn und Taxis nach Empfang dieser Zahlung weiter keine Ansprüche irgend einer Art, welche aus der vorbezeichneten Uebereignung hergeleitet werden könnten, für sich und sein Haus erheben zu wollen, sondern verzichtet vielmehr ausdrücklich."

Die Vielfältigkeit der Postverwaltungen ist daher nun beseitigt, nachdem Preußen sich überdieß durch Verträge die Oberleitung des Postwesens in sämmtlichen Staaten Deutschlands mit Ausschluß von Oesterreich vertragsmäßig gesichert hat.

Auf dem Gebiete des Postwesens war also die Einigung Deutschlands doch noch am ehesten gereift — und wir wollen nicht zweifeln, daß eine noch innigere Einigung der deutschen Staaten die besten Früchte treiben wird. Deutschland wird wenigstens commerciell, staatswirthschaftlich und politisch unendlich mehr gewinnen, wenn die einheitliche und freiheitliche Idee durch einen raschen und ungehinderten Verkehr der Gedanken gestützt und gefördert wird. — Wer unbefangen nach der Geschichte urtheilt, wird dem Hause Taxis die unsterblichen Verdienste, die es sich um das deutsche Postwesen erworben hat, nicht schmälern können, daß Taxis nur aus egoistischen Interessen sich solcher Sorge und Anstrengung hingab ist nicht begründet, und wenn es einst für sich Vortheile und

Reichthümer zu gewinnen suchte, so konnte dies nur als ein billiges Aequivalent gelten für die unzähligen Mühen und Opfer, welche dieses ruhmbedeckte Fürstenhaus ganze Generationen hindurch einem und demselben großen Zwecke dargebracht hat; und wenn jetzt der Fürst von Thurn und Taxis seine sämmtlichen Postgerechtsame um eine verhältnißmäßig so geringe Entschädigungssumme ohne Vorbehalt an Preußen übergab, so liegt darin wohl der sicherste und edelste Beweis, daß Taxis der Fortentwicklung des Postwesens auch das höchste Opfer zu bringen im Stande war.

So lange es eine Geschichte gibt, wird der Name Thurn und Taxis auf dem Gebiete des Postwesens mit unauslöschlichen Zügen verzeichnet bleiben! In dem edelmüthigen Verzicht auf alle Rechte hat sich das Fürstenhaus wohl selbst das erhabenste Denkmal gesetzt.

Cap. IV.

Schluß.

So haben wir denn im Verlaufe unserer Darstellung die Entwicklungsphasen kennen gelernt, welche das Postwesen von seinem Entstehen an bis zur neuesten Zeit zu durchlaufen hatte. Wir haben gesehen, daß die Einrichtungen desselben mit den socialen und politischen Einrichtungen der Staaten und Völker Hand in Hand gegangen sind, daß sie

allenthalben mit der Entwicklung menschlicher Cultur gleichen Schritt gehalten haben.

In den ältesten Zeiten als technisches Beförderungsmittel für die Zwecke der Herrschenden aufgefaßt, nnd daher denselben dienstbar, in den verschiedensten Formen auf Kosten der Völker unterhalten, bald scheinbar verschwindend, bald neu hervortretend, hat es mit der Vermehrung der socialen Bedürfnisse allmählich andere Gestalt gewonnen. Es ist unverkennbar, daß in dem Mittelalter die Keime des heute in so großartiger Weise ausgebildeten Postwesens aus dem Antriebe der einzelnen Körperschaften und Individuen nach freier und schneller Bewegung hervorgegangen sind. Erst als man die unermeßliche Wichtigkeit dieser Umgestaltung in ihren praktischen Zielen vor Augen sah, nahm der Staat dieselbe unter seine unmittelbare Obhut, und machte das Postwesen zu einer fiskalischen Anstalt. Diese Periode hatte ihre unläugbar gute Folgen, weil das zu einem Privilegium des Staates erhobene Postwesen die beschränkten örtlichen Privilegien in sich aufnahm und zu einem Ganzen vereinigte. Gleichwohl legte diese anfänglich wohlthätige Einrichtung den Grund zu spätern Mißständen. Indem der Staat aus finanziellen Gründen, welche die fiskalische Berechnung oft nach engem Gesichtskreise vorschrieb, sich für unbedingt befugt hielt, der Gesellschaft Mittel und Wege des Verkehrs unwiderruflich vorzuzeichnen, statt sich durch neue, fühlbar gewordene Bedürfnisse des Lebens leiten zu lassen, trat zwischen den Zwecken der Postverwaltungen und den Ansichten des Publikums ein mehr und mehr unausgleichbarer Widerspruch hervor. Erst die Folgen der französischen Revolution und die Wirkungen der auf amerikanischem Boden erwachsenen

großartigen Verkehrsmittel, welche zwischen verhältnißmäßig sehr entfernten Punkten eine möglichst schnelle Verbindung herzustellen suchten, haben eingewurzelte Irrthümer verscheucht und einer ganz veränderten Anschauung Bahn gebrochen. Die Posten sind ein unveräußerliches Gemeingut der Gesellschaft geworden, und ihre Einrichtung darf fortan nicht mehr auf einen willkürlich ersonnenen Maßstab, sondern muß auf die authentischen Thatsachen des Verkehrs gegründet werden. Der erfahrungsmäßige Satz, daß die Geschwindigkeit der Bewegung im Verhältnisse zu der räumlichen Entfernung Gewinn an Zeit und Verminderung der Kosten zur Folge habe, führte nothwendig zur Voraussetzung einer gesteigerten und vervielfältigten Benutzung, und mit der Wahrscheinlichkeitsberechnung dieser letzteren stehen die Tarife in unmittelbarer Wechselwirkung. Eine solche ununterbrochen fortgehende Entwickelung läßt sich nicht mehr durch den Fiskus beherrschen; demungeachtet bleibt der Staat der erste und naturgemäße Leiter derselben, und zugleich der passendste Unternehmer, weil seine wohlverstandenen Interessen mit denen der Gesellschaft in eins zusammenfallen.

Ueberhaupt hat erst die neuere Zeit erfahrungsmäßig dargethan, wie mannigfache Interessen, von den höchsten geistigen bis zu den materiellen herab, sich in dem Postverkehr zusammendrängen. Der Austausch der Kabinete, wissenschaftliche Mittheilungen, die Speculationen unserer Börsenmänner, die Versendungen der Handelsleute sind dabei in gleicher Weise betheiligt. Die Bedürfnisse unserer Gewerbsleute, der Verkehr im Kleinen wie im Großen wird durch denselben vermittelt, und endlich selbst die Geheimnisse des Familienlebens, die Empfindungen

der Freundschaft und Liebe werden durch die Posten von einem Orte zum andern getragen. Mit diesem Zusammentreffen unzähliger Bestrebungen und Thätigkeiten ist auch der Maßstab für die Handhabung des Postwesens gegeben. —

Man ist zu der Gewißheit gelangt, daß bei mäßigen Taxen auf allen Seiten Gewinn sei, daher nach und nach ein allgemeines Streben nach Herabsetzung derselben und allenthalben die Erweiterung des Postgeschäfts zur Erleichterung des verkehrenden Publikums ersichtlich wird. Ein Hauptmoment für die Fortbildung des Postwesens liegt aber in der Einheit seiner Behandlung und in der möglichst großen Ausdehnung des Postgebiets; je einfacher bei dem Postwesen die Manipulation, je weniger oft die Umpackung und Auswechslung der Correspondenz nöthig ist, desto schneller, wohlfeiler und sicherer, und mithin wohlthätiger wirkt die Anstalt — gerade wie der Handel. Mit der Vervielfältigung der Routen und Postverbindungen vermehrt sich die zweckmäßige und kräftige Wirksamkeit der Postanstalt; es ist ein Irrthum zu glauben, daß die Eisenbahnen die Posten beeinträchtigen, es ist unrichtig, wenn man dafür hält, die Post verliere an Wichtigkeit und Ausdehnung, weil in Folge der Entwicklung der Eisenbahnen weniger Eilwägen auf den Straßen laufen! Im Gegentheil! die Ausdehnung des Postwesens ist noch im Wachsen begriffen, und wird mit der Zunahme der Eisenbahnrouten gleichen Schritt halten. So wenig einst die persischen Posten und später die römischen das Höchste für ihre Zeit erreicht hatten, so wenig die Taxis'sche und landesherrliche Post der vorigen Jahrhunderte ihre Aufgabe zu lösen vollkommen im Stande waren, ebensowenig stehen unsere heutigen Postanstalten fertig und abgeschlossen in ihrer

höchsten Vollkommenheit da, so erstaunliche und nicht geahnte Fortschritte sie in den letzten Jahrzehnten auch gemacht haben. Wir befinden uns vielmehr noch mitten im Strome der Bewegung des allgemeinen Verkehrs — und wohin Eisenbahnen und Telegraphen ihre Hauptlinien ziehen, dahin muß auch die Post sie begleiten, um den Verkehr auf die Seitenrouten zu führen.

Die 3 Haupterfordernisse der Postanstalt — Geschwindigkeit, Sicherheit und Wohlfeilheit führen zu der Nothwendigkeit einer möglichst großen Gesammteinheit der Postgebiete; das Gegentheil hievon, Zerstücklung und Verkleinerung der Postbezirke wirkt lähmend auf den Verkehr. Die Geschichte zeigt es, wie früher das Uebermaß der Territorialposten die Einheit unmöglich machte, das Porto vertheuerte und den Verkehr verzögerte, — heute, da Alles nach Einheit strebt in dem Bewußtsein, daß Einheit stark macht, — heute steht die Postanstalt schon auf einem weiter vorgeschrittenen Punkte, die sie befähigt, ihre Aufgabe zu lösen. Was die Reichspost einst unter Taxis nicht erreichen konnte, vielleicht liegt es jetzt im Entwicklungsgange der deutschen Posten! — Deutschland sollte vor Allem auf diesem Gebiete als ein Gesammtstaat behandelt werden, denn nirgends drängen sich die gleichen Interessen so innig zusammen wie in dem Verkehrsleben. Nirgends anders so sehr wie in Deutschland ist die Post geeignet, den Schlußstein in dem Postgewölbe von Europa zu bilden; nirgends treffen die cosmopolitischen Postverhältnisse von Europa so zusammen wie in Deutschland, dem Mittelpunkt dieses Welttheils. Der größte Theil der ausländischen Correspondenz aller europäischen Staaten wird von der deutschen Post wie von einem allgemeinen Saugader-System angezogen; in Deutsch-

land kreuzt sich mehr als irgendwo der Posttransit aus allen europäischen Staaten und die deutsche Post ist die wichtigste Speditions- oder Transportanstalt, die Postmeisterin für ganz Europa.[1])

Bei der gegenwärtigen Lage der politischen Verhältnisse wird wohl Preußen in der Lage sein, die Initiative zu einem so segensreichen und epochemachenden Unternehmen mit Erfolg zu ergreifen. Nachdem das Geschick es gefügt hat, daß durch politische Territorialveränderungen die Taxis'schen Postgerechtsame erloschen und der Taxis'sche Postcomplex an Preußen übergegangen ist, hat gerade Preußen hiezu diese Mittel in der Hand. An der Spitze einer bereits zum größten Theil vollkommen einheitlich organisirten Verwaltung der Posten innerhalb des norddeutschen Bundes, auf einem Gebiete von mehr als 7600 □ Meilen mit etwa 30 Millionen Einwohnern, bei seinem voraussichtlich überwiegenden Einfluß auf die Entwicklung des deutschen Postvereins, durch seine Lage den Postverkehr zwischen den meisten europäischen Nationen vermittelnd, und außerdem im Verkehre mit einem erheblichen Theile der transatlantischen Länder — vermag Preußen schon durch mäßige Zugeständnisse von vorneherein so wirksame Vortheile zu gewähren, wie kaum irgend ein anderer europäischer Staat dazu im Stande wäre.

Die große Schöpfung des deutschen Postvereins, dessen im Wesentlichen bereits gleichmäßige, zum Theil schon zu einem Gesammtorganismus verwachsene postalische Einrichtung sich

---

[1]) Klüber, das Postwesen in Deutschland ꝛc. Erlangen 1811, pag. 222.

über ein Gebiet von mehr als 21,000 □ Meilen mit weit über 71 Millionen Einwohnern erstrecken, steht an dem Wendepunkte einer neuen großen Entwickelung. Da auch Oesterreich und Ungarn in denselben aufgenommen sind, so berührt er unmittelbar das Gebiet des osmanischen Reiches. Kein Staat wie Oesterreich, und Ungarn insbesondere hat ein so lebendiges und unmittelbares Interesse an einer regeren Verbindung mit dem Oriente. Wenn daher einmal die verfassungsmäßigen Zustände des Kaiserstaates innere Befestigung erlangt, und auch die Reformen im türkischen Reiche, was doch unausbleiblich ist, sich Bahn gebrochen haben werden, so muß eine engere Verbindung Konstantinopels mit Pest und Wien, und dadurch mit ganz Deutschland das nächste Ziel gegenseitiger Vereinbarungen sein. Erwägen wir, daß dadurch die engste kontinentale Verbindung mit dem asiatischen Welttheile angebahnt würde, wie wir eine oceanische bereits mit Amerika besitzen, so ist es nicht zu vermessen anzunehmen, daß über kurz oder lang die gesammte civilisirte Welt in das Interesse eines großen allgemeinen Weltverkehres hereingezogen sein werde. Ein Weltpostverein, dessen unberechenbare Vortheile die von jedem einzelnen Staat gebrachten Opfer weit überwiegen müßten, wäre dann kein bloßer Traum mehr. Er würde eines Tages wohl das Höchste und Denkwürdigste sein, was die Geschichte der Posten mit goldenen Lettern in ihre Tafeln zu verzeichnen hätte.

Augsburger Anzeigeblatt Nr. 104 vom 15. April 1864.

Das soeben erschienene geogr.-statist. Orts- und Postlexicon für Oberbayern von Hartmann reiht sich dem gleichartigen, im vorigen Jahre von demselben Verfasser herausgegebenen Handbuche für Schwaben und Neuburg an und zeigt die gleiche zweckmäßige innere Einrichtung. Nachdem jetzt die sonst einsamsten und abgelegensten, scheinbar ganz unbedeutenden Wohnplätze in den Kreis geregelter Postverbindungen hineingezogen worden und der Verkehr im Allgemeinen einen nie geahnten Aufschwung gewonnen hat, ist es von größter Wichtigkeit für die richtige Instradirung und unverzögerte Abgabe einer Postsendung, den richtigen Bestellbezirk jedes Ortes bezeichnen zu können. Dazu fehlte es bisher völlig an authentischen und vollständigen Behelfen, wie die Arbeiten dieses bewährten Fachmannes in einem Lexicon sie bieten, das in tabellarischer Form neben den Namen aller Ortschaften ihre Bezeichnung, die Gemeinde, das Landgericht, das Bezirksamt und den Postbestellbezirk angibt ꝛc. ꝛc.

Augsburger Abendzeitung Nr. 115, vom 26. April 1864.

. . . . Es ist nicht eine Sammlung von nur großen Orten mit Ausschluß unbedeutender Orte, gerade die unbedeutendsten Einöden, Weiler sind mit Bienenfleiß zusammengetragen. Dadurch wird das Lexicon auch für das große Publicum von Nutzen, denn gerade die unbedeutendsten Orte sind es, welche am öftesten gesucht werden . . . .— Nr. 354 vom 24. Dez. 1864. Erfreulich ist es, daß die Fortsetzung des Werkes auf die übrigen Kreise gesichert ist — und dadurch ein geographisches Werk für Bayern geschaffen wird, wie es in solcher Ausdehnung kaum in einem andern Staate vorhanden sein dürfte ꝛc. ꝛc. Möge durch eine möglichst große Verbreitung des so praktischen und nützlichen Werkes der Verfasser einige Belohnung für seine mühsame Arbeit finden, deren Schwierigkeit er mit Fleiß und Sachkenntniß zu überwinden wußte.

Augsburger Postzeitung vom 16. April 1864, Nr. 91.

. . . . Auch dieses Werk — hoffentlich nur der zweite Band eines Ortslexicons für Gesammtbayern — zeichnet sich durch die größte Vollständigkeit uud Genauigkeit der Angaben, wie sie eben nur dem minutiösesten Fleiße und bei Verfügung über die zuverlässigsten und umfassendsten Hilfsmittel möglich ist, nicht nur von den ältern, sondern auch von den neuesten ähnlichen Arbeiten in ganz hervorragender Weise aus ꝛc. Es hat der Verfasser auf diese Weise ein Handbuch geschaffen, das dem correspondirenden Publikum, sowie dem amtlichen Verkehr die Möglichkeit verschafft, für die richtige und schnellste Instradirung der Postsendungen selbst zu sorgen. Abgesehen hievon ist aber auch die Eintheilung der Orte in ihre resp. Gerichts- und Verwaltungsbezirke von unschätzbarem Werth, und wir und mit uns das gesammte Publicum würde sich sicher freuen, wenn, woran übrigens nicht zu zweifeln ist, dieses mit so viel Geschick unternommene Werk in raschen Fortsetzungen über alle Kreise sich ausdehnt; es kann dann in der That ein nationales Werk genannt werden.

Vom demselben Verfasser sind erschienen und durch alle Buchhandlungen zu beziehen:

Geographisch-statistisches Orts- und Postlexikon für **Oberbayern.** 1 fl. 30 kr.

Geographisch-statistisches Orts- und Postlexicon für **Niederbayern.** 1 fl. 12 kr.

Geographisch-statistisches Orts- und Postlexikon für die **Pfalz.** 21 kr.

Geographisch-statistisches Orts- und Postlexikon für **Oberpfalz und Regensburg.** 48 kr.

Geographisch-statistisches Orts- und Postlexikon für **Oberfranken.** 36 kr.

Geographisch-statistisches Orts- und Postlexikon für **Mittelfranken.** 30 kr.

Geographisch-statistisches Orts- und Postlexikon für **Unterfranken.** 27 kr.

Geographisch-statistisches Orts- und Postlexikon für **Schwaben und Neuburg.** 48 kr.

General-Orts-Register zum geographisch-statistischen Orts- und Postlexikon für **Bayern.** 1 fl. 12 kr.

Statistik von Bayern. 1 fl.

Druck von Josef Deschler in München.